



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

<b>Point 3 de l'ordre du jour</b>	IOPC/APR13/3/3/2	
Original: FRANÇAIS	28 mars 2013	
Comité exécutif du Fonds de 1992	<b>92EC58</b>	•
Conseil d'administration du Fonds de 1971	<b>71AC30</b>	
6ème Groupe de travail du Fonds de 1992	<b>92WG6/5</b>	
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	<b>92WG7/2</b>	

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

### ERIKA

#### Note du Secrétariat général de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM)

**Objet du document:** Ce document synthétise les procédures liées à la compensation des dommages résultant du naufrage de l'Erika. Pour cela, il présente successivement des éléments relatifs:

- À l'accident
- Aux procédures engagées au niveau international au titre de la CLC de 1992 (Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds
- Aux procédures engagées en parallèle en France, qui se sont achevées avec l'arrêt rendu le 25 septembre 2012 par la Cour de cassation française. Cet arrêt est d'une importance majeure et est susceptible d'inspirer des évolutions des droits nationaux, ainsi que du droit international et le cas échéant européen. En-effet, il fait dans le respect de l'article 55 de la constitution, une application des Conventions internationales UNCLOS (Montego-Bay), MARPOL, CLC de 1992 et Convention de 1992 portant création du Fonds à la lumière du droit français (loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires (aujourd'hui article L.218-10 et suivants du Code de l'environnement), et article 113-12 du Code pénal français) pour reconnaître en particulier:
  - La compétence territoriale de la France pour juger des pollutions ayant touché ses côtes, même dans le cas d'un naufrage survenu dans la zone économique exclusive de la France, mais en dehors des eaux territoriales.
  - La responsabilité pénale des acteurs de la chaîne armatoriale et de leur condamnation solidaire à supporter les réparations dues aux victimes, au titre d'une faute de témérité au sens de la CLC de 1992.
  - L'existence et la possibilité d'obtenir compensation du dommage écologique pur ou dommage d'atteinte au patrimoine naturel, en complément des autres types de dommages pour lesquels des compensations ont été accordées au niveau international et en France.

**Mesures à prendre:** Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements contenus dans le présent document.

### 1 Résumé de l'incident

Le 12 décembre 1999, l'Erika, navire citerne chargé d'une cargaison de 30 884 tonnes de fioul lourd et de pavillon Maltais, a fait naufrage à une trentaine de miles marins des côtes de l'ouest de la France. Plus de 19 000 tonnes de fioul se sont déversés dans les eaux et ont souillé la mer territoriale

française et plus de 400 kilomètres de côtes depuis la pointe de Bretagne jusqu'à l'île de Ré. Plus de 250 000 tonnes de déchets mazoutés ont été ramassés et stockés<sup><1></sup>. Le montant des dommages occasionnés est estimé à environ 850 millions d'euro.

## 2 Résumé des procédures engagées au niveau international

Au niveau international, des procédures d'indemnisation ont été engagées au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (Conventions des FIPOL<sup><2></sup>). Ces conventions prévoient deux mécanismes:

- Premièrement, en vertu de la CLC de 1992, le propriétaire du navire est objectivement responsable de tout dommage dû à la pollution par les hydrocarbures, c'est-à-dire qu'il est responsable même si le navire n'était pas défectueux ou qu'aucune faute n'a été commise par les membres de l'équipage. En contrepartie, la responsabilité engagée est limitée à un montant déterminé par la jauge du navire. Ce montant est garanti par un assureur. Dans le cas de l'Erika, le montant maximum a été fixé à 12 843 484 euro.
- Deuxièmement, la Convention de 1992 portant création du Fonds assure un autre niveau d'indemnisation, financé par les FIPOL, et qui peut également être activé sans qu'une faute doive être démontrée. En contrepartie, les indemnités versées sont limitées par des plafonds. Pour ouvrir droit à indemnisation, le dommage par pollution doit cependant entraîner une perte économique réelle et quantifiable et le demandeur (particuliers, entreprises, collectivités locales ou États) doit apporter la preuve du montant de sa perte ou du dommage au moyen de documents comptables conformément au manuel d'indemnisation. Le dommage écologique pur n'est pas indemnisé dans le cadre du FIPOL. Dans le cas de l'Erika, au mois d'octobre 2012, 7331 demandes d'indemnisation avaient été déposées pour un montant total de 388 millions d'euro. À cette date, des indemnités avaient été versées pour un montant de 129,7 millions d'euro, dont 12,8 ont été pris en charge par l'assureur au titre de la procédure en limitation de responsabilité.

## 3 Résumé des procédures engagées en France

- 3.1 En parallèle des procédures engagées au niveau international, des poursuites pénales ont été engagées en France à l'encontre de l'affréteur (Total), de l'armateur (Tevere Shipping), de la société de classification (RINA) et de la société gestionnaire et nautique (Panship) pour pollution non intentionnelle aux hydrocarbures des eaux ou voies navigables. Cent quatorze initialement puis trente-quatre demandeurs au stade de la procédure en cassation (Gouvernement français, collectivités territoriales, associations de protection de l'environnement et particuliers) se sont portés parties civiles. Sur ces bases, des indemnités d'un montant de 203,8 millions d'euros ont été accordées: 165,4 pour le dommage matériel, 34,1 pour le dommage moral, et 4,3 pour le dommage écologique pur.

### *Une décision définitive rendue en droit*

- 3.1.1 La décision rendue le 25 septembre 2012 par la Cour de cassation française clôt la procédure engagée en France. La Cour de cassation est la plus haute juridiction de l'ordre judiciaire français. Elle ne juge qu'en droit et non en fait, au regard d'éléments juridiques purs.

### *Une décision rendue dans le cadre d'une procédure pénale*

- 3.1.2 La procédure engagée en France était de nature pénale étant donné qu'il s'agissait de déterminer la responsabilité des acteurs concernés au regard d'une infraction pénale déterminée par la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires. Dans le cadre du procès, la compétence du

<sup><1></sup> Source: document « Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître – 2012 », FIPOL.

<sup><2></sup> Les FIPOL sont trois organisations intergouvernementales (Fonds de 1992, Fonds complémentaire et Fonds de 1971) mises en place par les États pour indemniser les victimes des dommages par pollution résultant des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes. Au 31 décembre 2012, le Fonds de 1992 comprenait 109 États, et le Fonds complémentaire 28 États. Les États-Unis ne sont parties à aucun des deux, et mettent en œuvre leur propre système de responsabilité.

juge pénal français a été contestée pour se prononcer sur les intérêts civils, au motif que la Convention sur la responsabilité civile instaure un régime spécifique de responsabilité ouvrant aux victimes une possibilité d'agir, mais que l'éventuelle faute reconnue dans ce cadre ne pouvait pas être assimilée à une faute pénale. La Cour de cassation française a cependant estimé que la compétence du juge pénal n'était exclue que dans les cas où les acteurs concernés bénéficient d'une canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire via la CLC de 1992. Par conséquent, les personnes qui ne peuvent pas bénéficier de la canalisation de responsabilité prévue par la CLC (ce qui est le cas des acteurs concernés dans le cas du procès de l'Erika, comme expliqué plus tard dans cette note) peuvent être condamnées à des indemnités dans le cadre d'une procédure pénale.

3.1.3 Une procédure portant sur trois éléments essentiels: compétence territoriale, responsabilité de l'ensemble des prévenus, auteurs du dommage, et reconnaissance du dommage écologique pur. Ces points sont repris ci-dessous.

3.2 La reconnaissance de la compétence juridictionnelle de la France pour un accident survenu hors de ses eaux territoriales

*Questions posées*

3.2.1 La question était de savoir si la France pouvait être compétente pour juger de l'affaire, étant donné que le naufrage est intervenu dans la zone économique exclusive de la France, mais en dehors de ses eaux territoriales. L'alternative à la compétence de la France aurait été la compétence de Malte, État du pavillon de l'Erika. Malte n'a pas demandé à exercer sa compétence juridictionnelle. Pour les victimes (particuliers, collectivités...), la possibilité d'agir devant les tribunaux de leurs pays est naturellement essentielle car elle facilite considérablement leur action. La décision de la Cour de cassation est de confirmer la compétence des juridictions françaises pour juger de l'affaire.

3.2.2 Dans un contexte où Malte n'a pas demandé à exercer sa compétence juridictionnelle, la Cour de cassation fonde la compétence de la France sur l'application de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires (aujourd'hui article L.218-10 et suivants du Code de l'environnement), qui autorise des poursuites en cas de « *pollution des eaux territoriales* ». Pour la Cour de cassation, ceci est également à lire à la lumière des prescriptions de l'article 113-12 du Code pénal qui précise que « *la loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient.* »

3.2.3 Les arguments mis en avant dans le cadre du procès pour contester l'application de la loi du 5 juillet 1983 étaient que:

- En vertu de la Convention UNCLOS (Montego-Bay), les États ne sont souverainement compétents que sur leurs eaux territoriales. Le naufrage de l'Erika ayant eu lieu en dehors des eaux territoriales françaises, ce sont donc les juridictions de l'État du pavillon, en l'occurrence Malte, qui auraient dû être compétentes.
- La Convention MARPOL n'autorise les États côtiers qu'à sanctionner les rejets, mais pas les conséquences qui peuvent en résulter en termes de pollution<sup><3></sup>.

3.2.4 Sur ceux deux points, la Cour de cassation française estime que:

- L'application combinée des articles 220 (6) et 228 de la Convention UNCLOS (Montego-Bay) autorise la compétence juridictionnelle de l'État côtier dans le cas d'un dommage « grave ».

---

<sup><3></sup> « Aux fins de la mise en application (...) les États côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées (...). »

- Par conséquent le juge français applique avec sévérité la Convention MARPOL mais les standards de protection imposés par le droit international restent des standards de protection *a minima* qui n'empêchent en aucune façon les droits nationaux d'aller au-delà.

3.2.5 Au regard de ces éléments, la Cour de cassation estime donc que l'application de la loi française du 5 juillet 1983 n'est pas incompatible avec les Conventions UNCLOS et MARPOL, et que la France est par conséquent compétente pour juger.

### 3.3 La reconnaissance de la responsabilité de l'ensemble des acteurs de la chaîne armatoriale

#### *Questions posées*

3.3.1 La question était de savoir si d'autres acteurs que le propriétaire du navire lui-même pouvaient être reconnus responsables et condamnés à verser des indemnités. Pour les victimes (particuliers, collectivités,...), la possibilité est essentielle. Elle permet en effet d'éviter une dilution de la responsabilité, et d'obtenir la reconnaissance qu'un ensemble d'acteurs autres que le propriétaire du navire (en l'occurrence l'affréteur, l'armateur, la société de classification, et la société gestionnaire et nautique) ont également un pouvoir de contrôle et de direction du navire, et sont également responsables des conséquences du naufrage.

3.3.2 En reconnaissant la responsabilité de l'affréteur, de l'armateur, de la société de classification, et la société gestionnaire et nautique, la Cour de cassation a confirmé l'existence de la responsabilité pénale pour pollution involontaire par hydrocarbures d'acteurs autres que le propriétaire du navire, qui n'ont pas causé directement le dommage. Ceci est l'un des points clés dans l'établissement de la responsabilité pénale de ces acteurs. La Cour a également affirmé que la canalisation de la responsabilité civile sur le propriétaire du navire n'empêchait pas d'autres opérateurs reconnus pénalement responsables de la pollution d'être condamnés à supporter les réparations dues aux victimes. Elle condamne ainsi solidairement les prévenus à réparer les conséquences des dommages causés.

3.3.3 Les principaux points abordés par la Cour de cassation concernant la chaîne de responsabilité sont les suivants:

- **L'absence d'immunité souveraine de la société de classification RINA:**

La société RINA demandait à se voir accorder une immunité liée au fait qu'elle avait agi pour le compte de l'État du pavillon et non pas comme opérateur indépendant. Le tribunal correctionnel ne lui a pas accordé le bénéfice de l'immunité au motif que la délivrance des certificats de classe était une activité d'ordre privé. Cependant, la Cour d'appel a par la suite estimé que cette délivrance de certificat de classe contribuait à assurer une activité de service public à savoir, l'amélioration de la sécurité de la navigation. Or elle ne lui a pas accordé l'immunité de juridiction, décision confirmée par la Cour de cassation, du fait que RINA avait renoncé de manière non-équivoque à l'immunité de juridiction en prenant part à toutes les phases d'instruction et du procès devant les juridictions du fond. En effet les moyens de forme doivent être invoqués en début de procès, avant les moyens de fond.

Un autre argument qui aurait pu être invoqué dans l'hypothèse où il aurait été considéré que RINA n'avait pas renoncé à l'immunité de juridiction, aurait été que RINA reste une société de droit privé qui agit dans le cadre d'activités économiques et non exclusivement gouvernementales. Il n'est ainsi pas avéré que la délivrance des certificats de classe d'un navire soit reconnue comme activité d'ordre public et permette à la société de classification de voir son activité et sa responsabilité être comparées à celles d'un organisme purement étatique et ainsi bénéficier de l'immunité de juridiction.

- **La reconnaissance d'une responsabilité de l'affréteur, de l'armateur, de la société de classification, et de la société gestionnaire et nautique compatible avec les Conventions MARPOL et CLC:**

L'affréteur, l'armateur, la société de classification, et la société gestionnaire et nautique sont condamnés au regard d'une interprétation extensive de la Convention MARPOL. Les juges français condamnent en effet toutes personnes « ayant un contrôle sur le navire » sur la base de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 alors que la Convention MARPOL ne se réfère à aucune personne physique précise. Le droit français applique ainsi de manière stricte mais possible la Convention MARPOL. La responsabilité de l'affréteur Total a été en particulier établie au regard du contrôle de fait qu'il exerce sur le navire. Pour la Cour de cassation, ce contrôle est en particulier établi du fait que Total:

- Avait fait le choix d'un affrètement au voyage et non pas à temps, ceci comme moyen de limiter sa responsabilité.
- Avait décidé de la mise en place d'opérations d'enquêtes (*vetting*) en complément des certificats délivrés par les sociétés de classification.

3.3.4 Du fait que ces acteurs ont un contrôle sur le navire, la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire par la CLC de 1992 ne peut s'appliquer. En effet, la CLC de 1992 crée un régime spécial de responsabilité pour le propriétaire du navire et institue une immunité au bénéfice d'un ensemble d'acteurs. Cependant elle prévoit également que des demandes de réparation peuvent être dirigées contre ces acteurs lorsque le dommage 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. Sur ce point, la Cour de cassation retient l'existence d'une faute de témérité, interprétation de la faute inexcusable définie ci-dessus par la CLC de 1992, dans le cas de l'Erika. Ce faisant, elle n'invente aucune notion juridique, et donne plein effet aux dispositions de la CLC de 1992.

#### 3.4 La reconnaissance du dommage écologique

##### *Questions posées*

3.4.1 La question était de savoir si le dommage écologique (distinct par exemple du dommage économique, ou moral) pouvait donner lieu à réparation. La compensation du dommage écologique pur est une question importante dans les procédures judiciaires concernant les marées noires. Sa reconnaissance supposait notamment d'identifier un lien entre le dommage et une atteinte au patrimoine naturel, les acteurs susceptibles d'agir en justice pour réclamer compensation, ainsi qu'une méthode d'évaluation du dommage. Les conclusions de la Cour de cassation ne font pas peser d'obligations nouvelles sur le FIPOL, qui n'était pas partie au procès.

3.4.2 Les principaux points, abordés et par la Cour d'appel et confirmés par la Cour de cassation concernant le dommage écologique sont les suivants.

- **L'établissement d'un lien entre dommage écologique et atteinte au patrimoine naturel:**  
La Cour de cassation estime que le dommage écologique pur était indemnisable dans le cas de l'Erika étant donné que:
  - Il n'est pas équitable d'immuniser les responsables fautifs de dommages causés à la nature sous prétexte que la nature n'appartient à personne en particulier. Tout comportement fautif doit avoir une sanction. Surtout, l'article L110-1 du Code de l'environnement donne une qualification législative de patrimoine commun pour les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques.
  - L'arrêt de la Cour d'appel confirmé sur ce point par la Cour de cassation indique qu'il représente une « *atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir, notamment, à l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussions sur*

*un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime* ». Le dommage écologique est distinct du dommage moral également constaté dans le cas de l'Erika.

- **La reconnaissance de l'intérêt à agir des collectivités territoriales et associations de protection de l'environnement:**

La Cour de cassation reconnaît que les collectivités locales et les associations de protection de l'environnement (article L.142-4 du Code de l'environnement français, issu de la loi n°2008-757 relative à la responsabilité environnementale) peuvent agir en justice. Les associations déclarées depuis au moins 5 ans à la date des faits peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile à la condition que leurs statuts visent la sauvegarde de toute ou partie des intérêts mentionnés à l'article L.211-1 du Code de l'environnement français.

- **Une méthode forfaitaire de quantification des dommages:**

La méthode retenue pour quantifier les dommages est une méthode d'évaluation forfaitaire basée sur des critères spécifiques pour chacun des différents types de victimes. L'arrêt de la Cour d'appel confirmé sur ce point par la Cour de cassation précise que: « *la Cour retiendra, afin de parvenir à une juste évaluation monétaire du préjudice environnemental subi par chacun des parties civiles, divers paramètres tenant pour les communes et quand elles en disposaient, de la surface d'estran touchée, de l'importance de la marée noire sur les lieux, telle qu'elle ressort du dossier, de leur vocation maritime et de leur population, pour les autres communes elle a procédé par comparaison avec celles pour lesquels elle disposait de ces renseignements, pour les autres collectivités territoriales, à l'importance de la pollution subie par leurs rivages, de l'orientation plus ou moins maritime de leur activité et de leur population, pour les associations, au nombre d'adhérents quand elle en disposaient, de la notoriété et la spécificité de leur action, pour apprécier l'atteinte portée à leur animus sociétatis, cette partie d'elles-mêmes qui est leur raison d'être.* »

3.4.3 En France, une proposition de loi présentée le 23 mai 2012 au Sénat est en cours d'examen pour faire suite au jugement rendu par la Cour de cassation en inscrivant les éléments suivants dans le Code civil: « *Tout fait quelconque de l'homme qui cause un dommage à l'environnement, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. La réparation du dommage à l'environnement s'effectue prioritairement en nature.* »<sup><4></sup>

#### 4 **Mesures à prendre**

##### Comité exécutif du Fonds de 1992

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

<sup><4></sup>

Projet article 1382-1 du Code civil, <http://www.senat.fr/leg/pp111-546.html>