



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
13ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.13/3
6 juin 2001
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

ERIKA

Note de l'Administrateur

Résumé:

Quelque 19 800 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont déversées de l'*Erika* lorsque le navire a sombré pendant une tempête, le 12 décembre 1999. 6 400 tonnes environ se trouvaient dans la partie avant de l'épave, et quelque 4 700 tonnes environ dans la partie arrière. Le pompage des hydrocarbures s'est achevé en septembre 2000. Sur certains sites, les opérations de nettoyage se poursuivent et devraient être terminées d'ici fin juin 2001.

La demande d'indemnisation d'un ostréiculteur est soumise à l'examen du Comité exécutif.

Étant donné l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, les paiements effectués par le Fonds de 1992 restent encore plafonnés à 60% du montant du dommage effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par les experts du Fonds de 1992.

Un certain nombre d'organismes, tant publics que privés, ont intenté des actions en justice en France contre TotalFina, le propriétaire de l'*Erika*, le Club P & I Steamship Mutual, la société qui gérait le navire et la société de classification. Cette dernière a entamé une action en Italie contre, notamment, le Fonds de 1992, demandant à la justice une déclaration selon laquelle elle n'était pas responsable du sinistre. Le Fonds de 1992 a intenté une action récursoire en France contre la société de classification.

Mesures à prendre:

- a) Noter les renseignements fournis.
- b) Se prononcer sur la recevabilité d'une demande d'un ostréiculteur.

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 mené à bien le sauvetage de tous les hommes d'équipage.
- 1.2 Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 tonnes se sont déversées à l'occasion de la rupture. La partie avant du navire a flotté plusieurs heures durant à la verticale, pour enfin couler durant la nuit du 12 décembre par environ 100 mètres de fond. Une société française d'assistance a pu, depuis un remorqueur, fixer un câble à la poupe de l'*Erika* dans l'espoir de le remorquer plus au large, mais aux premières heures du 13 décembre, celle-ci a coulé par 130 mètres de fond, à une distance de quelque 10 milles marins de la proue.
- 1.3 On estime qu'il restait 6 400 tonnes de la cargaison dans la partie avant du navire et 4 700 tonnes dans la partie arrière.
- 1.4 L'*Erika* était inscrit auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

2 Opérations de nettoyage

- 2.1 Pour le point des opérations de nettoyage jusqu'au mois d'octobre 2000, on se reportera au document 92/FUND/EXC.9/7.
- 2.2 Le nettoyage de la contamination résiduelle se poursuit dans les départements les plus touchés, notamment en Loire-Atlantique, dans les îles du Morbihan et dans le nord de la Vendée. L'on s'attend à ce que le nettoyage soit terminé à la fin du mois de juin 2001.
- 2.3 Plus de 200 000 tonnes de déchets souillés ont été ramassées sur le littoral et stockées. TotalFina SA a confié à une entreprise le soin de l'évacuation des déchets récupérés, opération actuellement en cours. Le coût de l'évacuation serait de l'ordre de FF200 millions (£19 millions).
- 2.4 Le Tribunal administratif de Nantes et celui de Poitiers avaient chargé des experts de dresser un constat de l'état des plages avant que les hydrocarbures n'atteignent le littoral, ainsi que de l'étendue et des caractéristiques de la pollution. Les experts ont remis leurs conclusions aux tribunaux. Le Fonds de 1992 a suivi ces travaux par l'intermédiaire de ses experts techniques.

3 Impact du déversement

- 3.1 S'agissant de l'impact général du déversement, on se reportera au document 92FUND/EXC.9/7.
- 3.2 De nombreuses exploitations ostréicoles et mytilicoles ont elles aussi été touchées. À la suite du suivi mis en place par les autorités françaises et des directives établies par l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA), on a trouvé que les hydrocarbures accumulés dans les coquillages - sauvages ou d'élevage - provenant de nombreux endroits dépassaient les limites admises. En conséquence de quoi, la commercialisation des produits en provenance de ces zones a été interdite. Vu la faible contamination des prises de poisson pélagique et de crustacés, aucune interdiction de pêche hauturière n'a été prononcée.
- 3.3 Les dernières interdictions de pêche ont été levées pendant l'été 2000; aucune zone n'est désormais interdite de pêche ou de ramassage de poisson ou de produits de la mer, à l'exception d'une petite zone de Loire-Atlantique dont les coquillages restent contaminés.
- 3.4 On s'est efforcé de minimiser l'impact du déversement sur les marais salants de la Loire-Atlantique et de la Vendée, où divers programmes de suivi et d'analyse ont été mis en place. Les paludiers de Noirmoutier (Vendée) ont repris la production à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau. Quant aux interdictions de prises d'eau de mer à Guérande (Loire-Atlantique), elles ont été levées le 23 mai 2000. Quelques paludiers de Guérande avaient décidé

de reprendre la production, mais n'ont pu le faire. Une coopérative représentant près de 70% de la production de Guérande a renoncé, elle, à produire du sel en 2000, invoquant l'importance qu'il y avait à protéger l'image de marque de leur produit.

- 3.5 À la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire a été chargé de faire rapport sur la possibilité de produire du sel à Guérande en 2000, sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. Toutes les parties ont soumis des pièces à l'expert, dont le rapport est attendu sous peu.
- 3.6 Le Fonds de 1992 a reçu de la part de paludiers de Guérande et de Noirmoutier (indépendants ou membres de la coopérative) des demandes au titre des préjudices subis à cause du report de la campagne de production 2000 du fait de l'interdiction des prises d'eau de mer.
- 3.7 Le littoral touché est un important site touristique pendant la saison d'été. L'impact sur ce secteur a varié en fonction du site et du type d'activité.

4 Opérations visant à empêcher tout nouveau déversement d'hydrocarbures de l'épave

- 4.1 L'opération d'enlèvement des hydrocarbures s'est déroulée du 6 juin au 15 septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.
- 4.2 Pour ce qui est des opérations d'enlèvement des hydrocarbures, on se reportera aux documents 92FUND/EXC.7/4, 92FUND/EXC.8/2 et 92FUND/EXC.9/7.

5 Traitement des demandes d'indemnisation

- 5.1 La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation, lequel a ouvert le 12 janvier 2000.
- 5.2 Le bureau compte actuellement neuf personnes. D'autres personnes seront engagées selon que de besoin.
- 5.3 Le bureau fait office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual pour examiner les demandes d'indemnisation.
- 5.4 Des experts français à Brest sont en train d'examiner les demandes d'indemnisation au titre du nettoyage. Une équipe d'experts français examine également les demandes au titre de la pêche et de la mariculture. Quant aux demandes émanant du secteur du tourisme, c'est une équipe de 15 experts français qui s'en occupe, secondée par un cabinet d'experts de Liverpool ayant une grande expérience du secteur du tourisme et ayant aidé les FIPOL à évaluer cette catégorie de demandes dans le cadre des affaires du *Braer*, du *Sea Empress* et du *Nakhodka*. Les experts de l'International Tankers Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) aident également de leurs conseils pour diverses catégories de demandes.
- 5.5 Étant donné le nombre de demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika* - notamment dans le secteur du tourisme - le Fonds de 1992, avec l'aide d'un cabinet d'experts en tourisme que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual ont engagé en France, a mis au point un logiciel pour aider les experts à procéder à l'évaluation des demandes d'indemnisation. Ce logiciel a été mis en service en mai 2001. Il permet de comparer les données avec celles ayant trait à des demandes ayant déjà fait l'objet d'une évaluation. Si les données concernant la demande à évaluer correspondent à celles de demandes déjà évaluées et relevant du même secteur et de la même zone géographique, le temps consacré à l'évaluation peut être réduit de beaucoup.

6 Demandes d'indemnisation

Un bilan des demandes d'indemnisation sera présenté dans un additif au présent document (document 92FUND/EXC.13.3/Add.1).

7 Nveau des paiements

7.1 Engagements pris par TotalFina et le Gouvernement français

7.1.1 Dans une lettre adressée à l'Administrateur, TotalFina s'est engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur au titre de toute inspection ou opération visant l'épave, si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 - à savoir 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) - était dépassé. TotalFina a pris l'engagement correspondant pour ce qui était du coût du ramassage et de l'évacuation des déchets mazoutés provenant du nettoyage, du coût de sa participation au nettoyage des plages jusqu'à concurrence de FF40 millions et du coût d'une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque de la côte atlantique jusqu'à concurrence de FF30 millions.

7.1.2 La délégation française a informé le Comité à sa 6ème session que le Gouvernement français s'était lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. La délégation française a précisé que cet engagement portait sur l'ensemble des frais engagés par l'État pour lutter contre la pollution, notamment au titre du Plan Polmar, y compris les dépenses des collectivités locales payées ou remboursées dans le cadre du Plan Polmar. La délégation a précisé que l'engagement couvrait en outre toutes les mesures que l'État pourrait prendre dans divers secteurs pour atténuer les conséquences du sinistre, y compris toute campagne de promotion réalisée à cet effet. La délégation a fait valoir que, s'il restait des fonds une fois intégralement acquittées toutes les autres demandes d'indemnisation, les demandes présentées par l'État français viendraient avant celles de TotalFina.

7.2 Examen de la question par le Comité exécutif à ses sessions précédentes

7.2.1 À sa 8ème session, le Comité exécutif a examiné les estimations qui avaient été faites du montant total des demandes établies. Le Comité a pris note du résultat de la vaste étude menée au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'étendue des dommages causés par le sinistre de l'*Erika* à l'industrie du tourisme. Il a été noté que, selon cette étude, il a été estimé que le montant total des demandes recevables dans ce secteur serait de l'ordre de FF800 à 1 500 millions (£80 à 150 millions).

7.2.2 Vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, le Comité exécutif avait décidé que les paiements du Fonds de 1992 seraient pour le moment limités à 50% du montant du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, conformément aux évaluations des experts du Fonds de 1992 (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 3.3.38).

7.2.3 À sa 11ème session, le Comité exécutif avait décidé de porter le niveau des paiements du Fonds de 1992 de 50% à 60% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 3.58).

7.2.4 Le Comité exécutif a décidé à sa 12ème session que le niveau des paiements devait rester fixé à 60% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur (document 92FUND/EXC.12/4, paragraphe 3.1.7).

7.3 Nouvelle estimation du montant probable des demandes d'indemnisation

L'Administrateur poursuit son examen de la question du montant probable des demandes et fera le point de la question dans un additif au présent document, dans lequel il traitera également la question du niveau des paiements.

8 Autres sources de financement

- 8.1 Le Gouvernement français a mis en place une procédure qui devait permettre aux demandeurs dont la demande a été approuvée par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual d'obtenir une avance auprès de la Banque du développement des petites et moyennes entreprises (BDPME). Ces avances représenteraient un certain pourcentage (fixé provisoirement à 50%) des montants approuvés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual, déduction faite de tout montant reçu de la part de la Steamship Mutual ou du Fonds de 1992. L'avance maximum serait de FF30 000 (£2 900) pour l'industrie, le commerce ou des services et de FF200 000 (£19 200) pour les secteurs de la pêche et de la mariculture. Les montants versés à titre d'avance seraient porteurs d'intérêts à un taux de 1,5% par an. Jusqu'à présent, la Banque n'a versé aucune avance. Étant donné que la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 paient 60% du montant approuvé des demandes individuelles, il est peu probable que ce mécanisme d'avances ait à jouer.
- 8.2 Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche. Ce système est géré par OFIMER, organisme public rattaché au Ministère français de l'agriculture et des pêches. OFIMER peut faire des paiements aux demandeurs jusqu'à concurrence de FF200 000 (£19 200) sur la base de ses propres évaluations du préjudice subi, sans consultation de la Steamship Mutual ou du Fonds de 1992. OFIMER a dit fonder son évaluation sur les critères énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992.
- 8.3 L'Administrateur a été informé qu'au 30 mai 2001, OFIMER avait versé FF25,3 millions (£2,5 millions) à des demandeurs du secteur de la pêche et FF13,1 millions (£1,3 million) aux paludiers.
- 8.4 En août 2000, le Gouvernement français a mis en place une procédure en vertu de laquelle les demandeurs du secteur touristique connaissant des difficultés financières pouvaient reporter le paiement de leurs impôts et de leurs charges sociales, mais aussi toucher une avance par l'intermédiaire de la BDPME. Le mécanisme est géré par un comité mis en place dans chacun des cinq départements touchés par le déversement d'hydrocarbures.
- 8.5 Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme destiné à dégager des crédits supplémentaires pour le secteur touristique, comme il l'avait fait pour le secteur de la pêche. Ce mécanisme sera opérationnel dans un avenir proche.

9 Procédure en limitation

- 9.1 À la demande du propriétaire du navire, le Tribunal de commerce de Nantes a ordonné, le 14 mars 2000, l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733 (£8,1 millions) le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de la Steamship Mutual.
- 9.2 Un groupe de demandeurs s'est opposé à l'acceptation par le tribunal de la lettre de garantie de la Steamship Mutual, affirmant que le fonds de limitation aurait dû être constitué en espèces. Une audience sur la question s'est tenue le 31 mai 2001; la décision du tribunal est attendue le 28 juin 2001.

10 Montant maximum payable en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1992

À sa 6ème session, le Comité exécutif a décidé que la conversion en francs français de 135 millions de DTS devrait s'effectuer sur la base de la valeur de cette monnaie vis-à-vis du DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions prises par le Comité exécutif à ladite session, à savoir le 15 février 2000. À sa 7ème session, le Comité a approuvé le calcul de la conversion effectué par l'Administrateur sur la base du taux applicable le 15 février 2000 selon lequel 135 millions de DTS équivalaient à FF1 211 966 881 (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.23).

11 Nomination d'experts judiciaires chargés d'évaluer les préjudices subis

- 11.1 En avril 2000, le Conseil général de la Vendée et 47 autres demandeurs ont demandé que les experts nommés par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne soient chargés d'évaluer les dommages causés par la contamination dans les secteurs touchés, en particulier pour les pêcheurs, les agents du secteur touristique, les municipalités, les départements et les régions. Ils ont également demandé que le tribunal ordonne au Fonds de 1992 d'intervenir dans la procédure.
- 11.2 En droit français, quiconque a subi des dommages est en droit de réclamer une expertise judiciaire aux fins de faire évaluer la perte subie. La demande adressée au tribunal des Sables-d'Olonne n'émanait pas de demandeurs individuels des secteurs de la pêche et du tourisme mais d'organismes publics régionaux.
- 11.3 Lors d'une audience, le Fonds de 1992 a indiqué qu'il n'émettait pas d'objection de principe au fait de devoir intervenir dans la procédure, mais qu'il s'opposait à l'élargissement envisagé du mandat des experts judiciaires. Le Fonds a fait valoir que, si le tribunal conférait un tel mandat aux experts, la charge de travail de ces derniers deviendrait considérable. Il a informé le tribunal que la tâche proposée, à savoir l'évaluation des pertes subies par toutes les victimes, était précisément celle qu'effectuaient les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. L'accent a été mis sur la politique établie par le Fonds, consistant à rechercher des règlements à l'amiable. Le Fonds a demandé que le mandat envisagé pour les experts soit modifié de telle sorte que ceux-ci ne procéderaient à une évaluation des dommages qu'en cas de demande spécifique formulée individuellement par les victimes afin d'éviter toute interférence avec le traitement des demandes effectué par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. En mai 2000, le tribunal des Sables-d'Olonne a accédé à la demande du Fonds.
- 11.4 En juillet 2000, le département de la Loire-Atlantique et 22 communes de la Loire-Atlantique ont demandé au Tribunal administratif de Nantes de nommer des experts qui seraient chargés d'évaluer les préjudices qu'ils avaient subis. En septembre 2000, le tribunal a nommé un groupe d'experts (ceux-là mêmes nommés par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne - voir le paragraphe 11.3) pour évaluer l'ampleur des préjudices subis par les demandeurs.
- 11.5 En août 2000, 23 communes de la Charente-Maritime ont demandé au Tribunal administratif de Poitiers de nommer des experts qui seraient chargés d'évaluer les préjudices qu'elles avaient subis. En septembre 2000, le tribunal a décidé de nommer les mêmes experts que ceux retenus par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne.
- 11.6 Les experts judiciaires dont il est question aux paragraphes 11.3 à 11.5 se sont réunis une première fois au début du mois de décembre 2000.

12 Actions en justice engagées en France contre TotalFina, le propriétaire du navire et d'autres parties

- 12.1 En avril et mai 2000, un certain nombre d'organismes, tant publics que privés, ont intenté des actions devant divers tribunaux français contre les parties ci-après, demandant que les défenseurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

TotalFina SA
 Total Raffinage Distribution SA
 Total International Ltd
 Total Transport Corporation
 Tevere Shipping Co Ltd
 Steamship Mutual
 Panship Management and Services Srl
 RINA (Registro Italiano Navale)

- 12.2 Pour le point de ces actions, on se reportera au paragraphe 15 du document 92FUND/EXC.9/7. Aucun fait marquant n'est intervenu depuis la 9ème session du Comité exécutif.
- 12.3 En juin 2000, la commune de Mesquer (Loire-Atlantique) a engagé une action contre le Groupe TotalFina devant le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire, au motif que le produit transporté par l'*Erika* devait être considéré comme étant un déchet et que TotalFina devait donc être tenu pour responsable de tout dommage imputable audit produit. L'Administrateur a jugé qu'étant donné que cette action intervenait en dehors du cadre des Conventions de 1992, le Fonds de 1992 ne devait pas se porter partie intervenante. Comme indiqué à la 8ème session du Comité exécutif, l'Administrateur a toutefois suivi le déroulement de la procédure.
- 12.4 Dans un jugement prononcé le 6 décembre 2000, le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire a débouté le plaignant de l'action visée au paragraphe 12.3, au motif que pour être considéré comme étant un déchet, un produit ou substance doit être destiné à être abandonné, alors que ce n'était nullement le cas du fuel-oil N°2 transporté à bord de l'*Erika*, lequel fuel Total International avait vendu à une société italienne. La commune a interjeté appel.
- 12.5 En septembre 2000, des volontaires ayant participé aux opérations de nettoyage et regroupés au sein de l'Association des Bénévoles de l'*Erika* ont intenté une action devant le tribunal des Sables-d'Olonne contre le Groupe TotalFina, demandant que les experts nommés par ce tribunal au mois de mai 2000 soient chargés d'analyser le produit qui se trouvait dans l'épave de l'*Erika* et dont ils avaient prélevé des échantillons. Pour les raisons invoquées au paragraphe 12.3 ci-dessus, l'Administrateur a estimé que le Fonds de 1992 ne devait pas intervenir dans la procédure.
- 12.6 L'Administrateur examine les questions en jeu dans ces diverses procédures, de concert avec les avocats du Fonds de 1992 en France et en Italie ^{<1>}.

13 Poursuites menées en Italie par RINA SpA/Registro Italiano Navale

- 13.1 À la fin du mois d'avril 2000, RINA SpA et le Registro Italiano Navale ^{<2>} ont intenté une action en justice devant le tribunal de Syracuse (section d'Augusta) contre les défenseurs suivants:

Tevere Shipping Co Ltd
 Panship Management and Services Srl
 Steamship Mutual
 Le Conseil général de la Vendée
 TotalFina SA
 Total Raffinage Distribution SA
 Total International Ltd
 Total Transport Corporation
 Selmont International Inc
 Le Fonds de 1992
 L'État français

<1> Maître Jean-Serge Rohart (Paris) et M. Nicola Balestra (Gênes).

<2> D'après les plaignants, RINA SpA a succédé au Registro Italiano Navale comme société de classification italienne, et ce le 1er août 1999.

- 13.2 RINA SpA et le Registro Italiano Navale ont demandé que le tribunal déclare qu'ils n'étaient ni conjointement ni solidairement responsables du naufrage de l'*Erika*, de la pollution de la côte française ou d'aucune autre conséquence du sinistre.
- 13.3 Les plaignants ont également demandé au tribunal, dans l'éventualité où ils seraient tenus responsables et qu'un lien de causalité était établi entre cette responsabilité hypothétique et les conséquences du sinistre, de:
- a) déclarer qu'ils n'auraient aucune obligation d'indemnisation envers les défenseurs pour aucun motif que ce soit, ni directement, ni indirectement, ni par voie de recours;
 - b) déclarer que cette responsabilité hypothétique serait limitée comme le prévoit le règlement applicable aux plaignants^{<3>}; et
 - c) déclarer que les trois premiers défenseurs mentionnés au paragraphe 13.1 mettraient hors de cause et indemniseraient les plaignants pour toute somme qu'ils pourraient avoir à payer.
- 13.4 Dans leur plaidoirie, les plaignants ont indiqué que le Registro Italiano Navale avait classé l'*Erika* en août 1998 et que RINA avait effectué l'inspection annuelle de l'*Erika*, commencée le 16 août 1999 à Gênes (Italie) et achevée le 24 novembre 1999 à Augusta (Italie).
- 13.5 Les plaignants ont déclaré que, diverses parties ayant rendu publique leur intention d'impliquer RINA pour faute d'omission commise lors de l'inspection du 24 novembre 1999, ils avaient intérêt à obtenir dès que possible un jugement excluant leur responsabilité dans le sinistre et ses conséquences, et soutiennent qu'il n'existait aucune relation de cause à effet entre la moindre action des plaignants et l'événement.
- 13.6 Les plaignants soutiennent que les tribunaux italiens avaient compétence aux termes de l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, qui prévoit:
- qu'une personne domiciliée dans un État partie peut être poursuivie en justice dans un autre État partie:
- 3) pour des faits de nature délictuelle ou quasi-délictuelle devant les tribunaux du lieu où les faits dommageables se sont produits.
- 13.7 Les plaignants ont argué du fait que les dispositions de canalisation contenues aux articles III.1 et III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile excluent toute responsabilité des sociétés de classification. Ils ont également fait valoir qu'il avait été établi lors de grands arrêts de jurisprudence tant britanniques qu'américains que le propriétaire est le seul responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la navigabilité de son navire et que la responsabilité ne peut pas incomber à la société de classification qui n'est ni le garant ni le souscripteur du navire classé.
- 13.8 La première audience, consacrée aux seules questions de procédure, s'est tenue le 4 décembre 2000. Le tribunal a ordonné aux parties de présenter des arguments sur un point précis, celui de savoir si l'action des plaignants était ou non nulle et non avenue du fait que les plaignants avaient donné trop peu de détails sur les fondements de leur action. En février 2001, le tribunal a débouté les demandeurs de leur demande en nullité.
- 13.9 En mars 2001, le Fonds de 1992 a engagé une procédure spéciale auprès de la Cour de cassation, demandant à celle-ci de décider que l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles ne s'appliquait pas

<3> Ce règlement prévoit que la responsabilité de RINA, quel que soit le montant des dommages subis, ne saurait en aucun cas excéder une valeur égale à cinq fois le total des montants perçus par RINA en contrepartie des services rendus dont proviennent lesdits dommages.

à l'action des plaignants, car il s'agissait d'une déclaration de non-responsabilité. Par la suite, le Gouvernement français et les quatre sociétés du groupe Total ont engagé des procédures analogues.

- 13.10 À supposer que les actions devant la Cour de cassation aboutissent, il sera mis fin à la procédure sur le fond dont est saisi le tribunal de Syracuse. Le Fonds de 1992 a donc demandé que ce dernier suspende la procédure en attendant la décision de la Cour de cassation. L'on s'attend à ce que le tribunal de Syracuse se prononce sous peu sur la demande du Fonds de 1992.

14 Poursuites menées par le Fonds de 1992 contre RINA SpA et le Registro Italiano Navale

- 14.1 À sa 8^{ème} session, le Comité exécutif a été informé que pour protéger la position du Fonds de 1992, l'Administrateur avait intenté une action contre RINA SpA et le Registro Italiano Navale devant le Tribunal de commerce de Vannes, le Tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon et le Tribunal de commerce de Lorient, demandant aux tribunaux de se joindre au Fonds de 1992 dans le cadre de la procédure engagée par le Conseil général du Morbihan et d'autres. Il a été noté en outre que le Fonds de 1992 avait demandé que les tribunaux suspendent les procédures jusqu'à l'achèvement des diverses enquêtes en cours sur la cause du sinistre. Il a été noté que l'Administrateur avait fait valoir que les actions engagées par le Fonds de 1992 étaient de nature conservatoire et que le Fonds se réservait le droit de présenter à un stade ultérieur des demandes contre les deux défenseurs, en vue de se faire rembourser tout montant que le Fonds aurait versé aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures en vertu des Conventions de 1992. De plus, il a été noté que le Fonds s'est également réservé le droit d'intenter des actions analogues contre toute autre partie susceptible d'être responsable, en fonction de l'issue des enquêtes sur la cause du sinistre.

- 14.2 Le Comité exécutif a fait sienne la position de l'Administrateur ainsi que les mesures prises par celui-ci pour protéger les intérêts du Fonds de 1992, notamment les actions en justice intentées à l'encontre de RINA SpA et du Registro Italiano Navale (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 3.49).

- 14.3 Aucun fait marquant n'est intervenu dans les procédures engagées par le Fonds de 1992.

15 Demande d'indemnisation présentée à l'examen du Comité exécutif

- 15.1 À sa 9^{ème} session, le Comité exécutif a examiné une demande émanant d'une exploitation ostréicole de Cancale (Bretagne Nord), située à une centaine de kilomètres de la zone touchée par les hydrocarbures de l'*Erika*, mais qui réalise son activité commerciale à Crach (Morbihan), à l'intérieur de la zone touchée. La demande vise des pertes encourues en raison d'une réduction des ventes que l'entreprise attribue au sinistre de l'*Erika* du fait d'une perte de confiance de la part des consommateurs. Le Comité exécutif a estimé ne pas être en possession d'informations suffisantes pour pouvoir prendre une position quant à la recevabilité de la demande. Il a donc chargé l'Administrateur d'obtenir des détails supplémentaires sur l'activité commerciale du demandeur, en particulier pour savoir dans quelle mesure cette activité était dépendante de la zone touchée et si le demandeur avait pu trouver d'autres débouchés (document 92FUND/EXC.9/12, paragraphe 3.6.39).

- 15.2 L'Administrateur a approfondi son enquête. Le demandeur achète des naissains d'huîtres qui proviennent du golfe du Morbihan, qui se trouve à l'intérieur du périmètre affecté. Ceux-ci sont ensuite transportés à Cancale (en dehors de la zone touchée) où ils parviennent à maturité. Les huîtres sont ensuite renvoyées à Crach (dans le Morbihan), pour être nettoyées, calibrées et mises en bassin de déuration. Après cette dernière étape, elles sont conditionnées, puis étiquetées comme étant originaires du Morbihan. D'après le demandeur, 80% de la production est vendue à des grossistes en Bretagne même, 15% dans le reste de la France et 5% à l'étranger. Bien que l'ensemble du traitement et de la commercialisation se fasse normalement à Crach, il se peut qu'une partie de la production soit traitée et vendue sur place à Cancale.

- 15.3 L'analyse de l'Administrateur est la suivante: le produit (à savoir les naissains) est effectivement originaire de la zone touchée par la pollution par les hydrocarbures, alors que l'arrivée à maturité se fait en dehors de cette zone et que la dernière étape subie par les huîtres intervient de nouveau dans la zone visée. L'Administrateur estime donc que le critère de proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination est respecté. À l'appui de cette vue des choses, il y a l'appellation d'origine. De l'avis de l'Administrateur, l'activité du demandeur doit être considérée comme formant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement. L'Administrateur estime donc qu'il existe un degré raisonnable de proximité entre la contamination et tout préjudice effectivement subi par le demandeur. Il propose donc que cette demande soit jugée comme étant recevable dans son principe.

16 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des informations fournies dans le présent document;
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant les procédures judiciaires dont il est question aux paragraphes 11 à 14;
 - c) se prononcer sur la recevabilité de la demande de l'ostréiculteur dont il est question au paragraphe 15 ci-dessus; et
 - d) donner à l'Administrateur toute instruction qu'il jugera utile concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation qui en découlent.
-