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

COMITÉ EXÉCUTIF
18ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.18/5
6 septembre 2002
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 4 700 tonnes dans la partie arrière. Le pompage des hydrocarbures restés à bord de l'épave a été achevé avec succès en septembre 2000. Les opérations de nettoyage sont désormais terminées.

Étant donné l'incertitude qui persiste quant au montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, les paiements du Fonds de 1992 sont pour le moment limités à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués 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 Total Fina, 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: Noter les renseignements fournis.

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 au moment du sinistre. 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 maritime 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 Environ 6 400 tonnes de la cargaison sont restées 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, on se reportera au document 92FUND/EXC.9/7.

2.2 Les opérations de nettoyage ont été achevées.

2.3 Plus de 250 000 tonnes de déchets souillés ont été ramassées sur le littoral et provisoirement stockées. La société pétrolière française Total Fina SA a confié à une entreprise le soin de l'évacuation des déchets, opération actuellement en cours. Le coût de l'évacuation serait de l'ordre de FF300 millions ou €46 millions (£30 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 le sinistre, 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

S'agissant de l'impact général du déversement, on se reportera aux documents 92FUND/EXC.9/7 et 92FUND/EXC.16/3.

4 Cause du sinistre

4.1 Étant donné que l'*Erika* était immatriculé à Malte, c'est l'Autorité maritime de Malte qui a procédé à l'enquête de l'État du pavillon au sujet de ce sinistre, publiant son rapport en septembre 2000.

4.2 Une enquête a également été menée en France par la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer (CPEM), dont le rapport a été publié en décembre 2000.

4.3 Les conclusions de ces enquêtes sont récapitulées dans le document 92FUND/EXC.14/5/Add.1.

4.4 Les juristes et experts techniques du Fonds de 1992 se penchent actuellement sur les rapports publiés, d'une part, par la Commission française d'enquête et, d'autre part, par les autorités maltaises.

4.5 Le Tribunal de grande instance de Paris mène une enquête au pénal sur les causes du sinistre. En 2000, le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire inscrit (Tevere Shipping), le Président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl) et la société gestionnaire elle-même, le Directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), ainsi que trois officiers de la Marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification (RINA) et l'un des responsables de RINA ont été mis en examen. En décembre 2001, la société Total Fina et certains de ses responsables ont été mis en examen, et ce sur la base du rapport établi par un expert judiciaire. L'instruction n'est pas encore achevée.

4.6 À la demande de certaines parties, le Tribunal de commerce de Dunkerque a fait procéder à une expertise judiciaire. Le tribunal a décidé que l'expertise serait confiée à un comité de quatre experts. La plupart des parties intéressées ont participé à la procédure.

4.7 Avec l'autorisation du tribunal de commerce de Dunkerque, les experts ont fait mener une opération visant à récupérer des fragments de l'épave: deux provenant de la citerne à ballast N°2 située à tribord, et un morceau de tôle recouvrant la citerne à ballast N° 2 située à bâbord et la

citerne à ballast N° 3 située au centre. Ces fragments doivent être repêchés à une profondeur de 95 mètres, et assez loin des deux épaves principales. Il n'y a donc aucun risque de nouvelle pollution à l'occasion de cette opération. Il s'agit d'obtenir des éléments de preuve de l'état de corrosion de ces parties du navire au moment du sinistre. L'opération est censée débuter le 22 septembre 2002.

4.8 Le Fonds de 1992 suit le déroulement de l'enquête du tribunal de Dunkerque par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.

5 Évacuation des hydrocarbures de l'épave

5.1 L'opération d'enlèvement des hydrocarbures des deux parties de l'épave s'est déroulée du 6 juin au 15 septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

5.2 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.

6 Procédure en limitation

6.1 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[1] (£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.

6.2 Un groupe de demandeurs a formulé une objection au fait que le tribunal avait accepté la lettre de garantie de la Steamship Mutual, soutenant notamment que le fonds de limitation aurait dû être constitué en espèces. Une audience a eu lieu le 31 mai 2001. En juin 2001, le tribunal s'est déclaré incompétent sur cette question.

7 Traitement des demandes d'indemnisation

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. Le Bureau compte actuellement sept personnes et fait office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques engagés pour examiner les demandes. Le Bureau a un rôle purement administratif; il ne procède pas à l'évaluation des demandes d'indemnisation.

8 Agression contre le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient

8.1 Des menaces et allégations, émanant pour l'essentiel d'un seul individu, ont été proférées pour ainsi dire sans cesse contre le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, contre les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 et contre l'Administrateur.

8.2 Tôt le samedi 15 décembre 2001, un individu s'en étant déjà pris aux bureaux du Fonds de 1992 à Lorient et à Brest a embouti à la tractopelle le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, brisant plusieurs vitres et défonçant la porte d'entrée. Les deux agents de police postés devant le bureau n'ont pu prévenir l'agression, mais ont appréhendé l'agresseur, qui a été écroué. Le juge d'instruction l'a mis en examen, mais l'individu a été relâché le lendemain, 16 décembre. Il lui a été interdit de se rendre à Lorient, sauf pour voir son avocat.

8.3 Le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual ont porté plainte contre l'agresseur auprès de la police locale. Le Ministère public l'a mis en examen du chef de 'dégradation ou détérioration grave du bien d'autrui avec entrée par effraction') près le tribunal de Lorient. L'affaire sera entendue le 31 octobre 2002.

9 Demandes d'indemnisation

Un bilan des demandes d'indemnisation fera l'objet d'un additif au présent document.

---

[1] Somme correspondant à €12 843 484.

10 Niveau des paiements pris en charge par le Fonds de 1992

10.1.1 Examen de la question par le Comité exécutif à ses sessions antérieures

10.1.2 À sa 8ème session, tenue en juin 2000, le Comité exécutif avait décidé que, vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, les paiements du Fonds de 1992 seraient dans un premier temps limités à 50% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, conformément aux évaluations des experts du Fonds de 1992 (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 3.38).

10.1.3 À sa 11ème session, tenue en janvier 2001, le Comité exécutif a décidé de porter le niveau des paiements du Fonds de 1992 de 50% à 60% du montant du préjudice effectivement subi par chaque demandeur (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 3.58).

10.1.4 Le Comité exécutif a décidé à sa 13ème session, tenue en juin 2001, de porter le niveau des paiements à 80% (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.2.42).

10.1.5 Le Comité exécutif a décidé à sa 14ème session, tenue en octobre 2001, que vu les incertitudes qui subsistaient quant au niveau des demandes jugées recevables dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devrait rester fixé à 80% (document 92FUND/EXC.14/12, paragraphe 3.4.49). Cette décision a été confirmée aux 16ème et 17ème sessions du Comité exécutif (document 92FUND/EXC.17/10, paragraphe 3.2.42).

10.2 Nouveau bilan du niveau probable des demandes d'indemnisation

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

11 Expertises judiciaires aux fins d'évaluer les dommages

11.1 En droit français, quiconque a subi un dommage est en droit de réclamer une expertise judiciaire aux fins de faire évaluer la perte subie.

11.2 En avril 2000, le Conseil général de la Vendée et plusieurs autres organismes régionaux ont demandé que le Tribunal des Sables-d'Olonne nomme les experts judiciaires 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. Cette demande émane non des demandeurs des secteurs de la pêche ou du tourisme mais des organismes régionaux eux-mêmes.

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 Des communes de Loire-Atlantique et de Charente Maritime ont déposé des demandes analogues auprès du tribunal administratif de Nantes et de celui de Poitiers. Les tribunaux ont nommé les mêmes experts judiciaires que ceux nommés par le tribunal des Sables-d'Olonne aux fins d'évaluer les dommages subis par les différents demandeurs.

11.5 Les experts judiciaires se sont réunis à plusieurs reprises.

11.6 On a beaucoup fait pour tenter de minimiser l'impact du déversement sur la production de sel dans les marais salants de la Loire-Atlantique et de la Vendée, et de nombreux mécanismes de suivi et d'analyse ont été mis en place. La production a repris à Noirmoutier (Vendée) à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau de mer, alors que les interdictions de prises d'eau de mer prononcées à Guérande (Loire-Atlantique) ont été levées le 23 mai 2000. Un groupement de producteurs indépendants de Guérande a voulu reprendre la production mais n'a pu le faire, faute d'un apport d'eau de mer suffisant. Les membres d'une coopérative représentant quelque 70% de la production de sel de Guérande ont décidé de ne pas produire de sel en 2000 afin de protéger l'image de marque de leur produit.

11.7 Des demandes d'indemnisation au titre du report de la campagne 2000 du fait de l'interdiction de prise d'eau ont été présentées par des paludiers (indépendants ou membres de la coopérative) de Guérande et de Noirmoutier.

11.8 À la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire a été chargé de déterminer s'il aurait été possible, en 2000, de produire à Guérande du sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. Une documentation est actuellement mise à la disposition de l'expert. On ne sait si le rapport de celui-ci sera communiqué.

12 Actions en justice engagées en France contre Total Fina, 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 à la section 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 Total Fina 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 Total Fina 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 une 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 fait appel du jugement. Ce jugement a été confirmé par la Cour d'appel de Rennes le 13 février 2002.

12.5 En septembre 2000, des volontaires ayant participé aux opérations de nettoyage, 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 Total Fina, 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 [2].

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

13.1 À la fin du mois d'avril 2000, RINA SpA et le Registro Italiano Navale[3] ont intenté une action en justice devant le tribunal de Syracuse (section d'Augusta) (Italie) contre les défendeurs suivants:

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

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 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, et de déclarer aussi que cette responsabilité hypothétique serait limitée, comme le prévoit le règlement applicable aux plaignants [4].

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). 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.

13.5 Les plaignants ont soutenu 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 matières civile et commerciale, qui prévoit qu'une personne domiciliée dans un État partie peut être poursuivie en justice dans un autre État partie pour des faits de nature délictuelle ou quasi-délictuelle devant les tribunaux du lieu où les faits dommageables se sont produits.

13.6 Les plaignants ont soutenu aussi que les dispositions de canalisation contenues aux articles III.1 et III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile excluaient toute responsabilité des sociétés de classification. Ils ont également fait valoir qu'il avait été établi lors de grands arrêts de

---

[2] Maître Jean-Serge Rohart (Paris) et le Professeur Nicola Balestra (Gênes).

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

[4] 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.

jurisprudence tant britanniques qu'américains que le propriétaire du navire 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.

13.7 En mars 2001, le Fonds de 1992 a entamé une action en justice selon une procédure spéciale directement auprès de la Cour de cassation, demandant à celle-ci de décider que l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles ne s'applique pas à l'action du plaignant, puisqu'il se rapporte à une déclaration excluant toute responsabilité et que les tribunaux italiens n'ont pas compétence en l'espèce. Par la suite, le Gouvernement français et les compagnies du Groupe Total ont engagé des actions correspondantes. Du fait de cette procédure, le tribunal de Syracuse a suspendu la procédure sur le fond en attendant la décision de la cour de cassation. L'audience devant celle-ci a eu lieu le 11 juillet 2002. La décision de la cour est attendue fin 2002.

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

14.1 À sa 8ème 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 approuvé 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 nouveau n'est intervenu dans les procédures engagées par le Fonds de 1992.

15 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 12 à 14; et

c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation qui en découlent.