

# COUR D'APPEL DE PARIS (Pôle 4 — chambre 11 E)

## 30 mars 2010 08/02278 Clemente et a. c/ Conseil Général de la Vendée et a.

COUR D'APPEL DE PARIS, (Pôle 4 - chambre 11 E)  
Arrêt du 30 mars 2010

n° 08/02278

Clemente et autres  
Conseil Général de la Vendée et autres

### LA PROCÉDURE

#### La saisine du tribunal et la prévention

Mauro CLEMENTE, Alessandro DUCCI, Antonio POLLARA, la S.P.A. RINA, Giuseppe SAVARESE, la S.A. TOTAL FINA DEVENUE TOTAL FINA ELF DEVENUE TOTAL SA, la Société TOTAL PETROLEUM SERVICES LTD DEVENUE TOTAL GAS & POWER SERVICES LDT et la Société TOTAL TRANSPORT CORPORATION ont été renvoyés devant le tribunal correctionnel de Paris suivant ordonnance en date du 1<sup>er</sup> février 2006 rendue par l'un des juges d'instruction près ce tribunal pour :

**concernant Mauro CLEMENTE**, étant armateur disposant, du navire citerne d'hydrocarbures étranger Erika d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux en charge de sa gestion commerciale :

- avoir courant 1999, notamment sur le territoire Français au départ de Dunkerque et dans les eaux territoriales Françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE à partir du 11 décembre, par violation manifestement délibérée des obligations particulières de sécurité ou de prudence qui pesaient sur lui en vertu des dispositions des règles 10, 11 a et 12 du chapitre I de l'annexe à la convention Solas de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974, directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade,  
*faits constitutifs de mise en danger d'autrui prévus et réprimés par les articles 223-1, 223-18 et 223-20 du Code Pénal,*
- avoir été par imprudence et négligence caractérisées à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce, le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999 résultant d'un accident de mer provoqué par le capitaine, en l'espèce, la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté,  
*faits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L. 218-10, L. 218-21, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l'environnement désormais applicables, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.*

**concernant Alessandro DUCCI**, étant armateur disposant du navire citerne d'hydrocarbures étranger ERIKA d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux, en charge de sa gestion commerciale,

- avoir courant 1999 notamment sur le territoire français au départ de Dunkerque et dans les eaux territoriales françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE à partir du 11 décembre par violation manifestement délibérée des obligations particulières de sécurité ou de prudence qui pesaient sur lui en vertu des dispositions des règles 10, 11 a et 12 du chapitre I de l'annexe à la convention Solas de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974, directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade,  
*faits constitutifs de mise en danger d'autrui prévus et réprimés par les articles 223-1, 223-18 et 223-20 du code pénal.*
- avoir été par imprudence et négligence caractérisées à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le Capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté,  
*faits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L. 218-10, L. 218-21, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l'environnement désormais applicables, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.*

**concernant Antonio POLLARA**, étant ship-manager du navire citerne d'hydrocarbures étranger d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux ERIKA, et directeur de la compagnie exploitante PANSHIP en charge notamment de l'application du code ISM

- avoir courant 1998 et 1999, notamment sur le territoire français au départ de Dunkerque et dans les eaux territoriales françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE à partir du 11 décembre, par violation manifestement délibérée des obligations particulières de sécurité ou de prudence qui pesaient sur lui en vertu des dispositions des règles 10, 11 a et 12 du chapitre I de l'annexe à la convention Solas de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974, et des dispositions des règles 4-1 et 5 du chapitre IX de l'annexe de la convention Solas de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974 et des points 1-2-2-1, 1-2-2-2, 1-2-3-1, 10-1 et 10-2-3 du code international de gestion de la sécurité auquel elles renvoient directement, exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade,  
*faits constitutifs de mise en danger d'autrui prévus et réprimés par les articles 223-1, 223-18 et 223-20 du code pénal.*
- avoir été, par imprudence et négligence caractérisées, à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le Capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique, qui en a résulté,  
*faits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L. 218-10, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l'environnement désormais applicables, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.*

**concernant la S.P.E.A. RINA**, étant société de classification en charge de l'ERIKA et certifiant également la société PANSHIP au regard de l'application du code ISM

- avoir courant 1998 et 1999, par l'un au moins de ses représentants, notamment sur le territoire français au départ de Dunkerque et dans les eaux territoriales françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE à partir du 11 décembre, par violation manifestement délibérée des obligations particulières de sécurité ou de prudence qui pesaient sur elle en vertu des dispositions des règles 10, 11 a et 12 du chapitre I de l'annexe de la convention Solas de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974 et des règles 4-1 et 5 du chapitre IX de l'annexe de la convention Solas exposé directement l'équipage à un risque immédiat de mort par

nauffrage ou noyade,

*faits constitutifs de mise en danger d'autrui prévus et réprimés par les articles 121-6, 121-7 et 223-1, 223-18 et 223-20 du code pénal.*

- avoir par l'un au moins de ses représentants, été par imprudence et négligence, à l'origine, d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le Capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté,

*faits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L 218-10, L 218-21, L 218-22 et L 218-24 du code de l'environnement désormais applicables, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.*

**concernant Giuseppe SAVARESE**, étant propriétaire à travers sa société maltaise TEVERE SHIPPING du navire citerne d'hydrocarbures ERIKA étranger d'une jauge brute supérieur à 150 tonneaux,

- avoir courant 1998 et 1999, notamment sur le territoire français au départ de Dunkerque et dans les eaux territoriales françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE à partir du 11 décembre, par violation manifestement délibérée des obligations particulières de sécurité ou de prudence qui pesaient sur lui en vertu des dispositions des règles 10, 11 a et 12 du chapitre I de l'annexe de la convention Solas de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974, directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage,

*faits constitutifs de mise en danger d'autrui prévus et réprimés par les articles 223-1, 223-18 et 223-20 du code pénal.*

- avoir été, par imprudence et négligence caractérisées, à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le Capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté.

*Faits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L 218-10, L 218-21, L 218-22 et L 218-24 du code de l'environnement désormais applicables, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.*

**concernant la S.A. TOTAL FINA DEVENUE TOTAL FINA ELF DEVENUE TOTAL SA**, étant affrètement au voyage du navire citerne d'hydrocarbures étranger ERIKA d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux,

- s'être courant 1999, par l'un au moins de ses représentants, notamment sur le territoire français au départ de Dunkerque et dans les eaux territoriales françaises, du 8 au 10 décembre 1999, puis en ZEE à partir du 11 décembre, rendu complice de la violation manifestement délibérée des obligations particulières de sécurité ou de prudence pesant sur l'armateur, la compagnie exploitante et le Capitaine exposant directement l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade,

*Faits constitutifs de complicité de mise en danger d'autrui prévus et réprimés par les articles 121-6, 121-7 et 223-1, 223-18 et 223-20 du code pénal.*

- avoir par l'un au moins de ses représentants, été par imprudence et négligence, à l'origine, d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le Capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté,

*Faits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 et 10 bis de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L 218-10, L 218-22, L 218-24 du code de l'environnement désormais applicable, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.*

**concernant la Société TOTAL PETROLEUM SERVICES LTD DEVENUE TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD**, étant affrètement au voyage du navire citerne d'hydrocarbures étranger ERIKA d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux,

avoir été, par l'un au moins de ses représentants, par imprudence et négligence, à l'origine, d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le Capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté,

*faits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-853 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L 218-10, L 218-21, L 218-22 et L 218-24 du code de l'environnement désormais applicable, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.*

**concernant la Société TOTAL TRANSPORT CORPORATION**, étant affrètement au voyage du navire citerne d'hydrocarbures étranger ERIKA d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux,

avoir, par l'un au moins de ses représentants, été, par imprudence et négligence, à l'origine, d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le Capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté,

*Faits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-853 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L 218-10, L 218-21, L 218-22 et L 218-24 du code de l'environnement désormais applicable, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.*

## **L'arrêt de la cour d'appel de Paris (13<sup>ème</sup> chambre section A) suite à la décision orale de jonction de l'incident d'immunité au fond de l'affaire**

Suite aux appels de la société S.PA RINA, représentée par M. PINGIORI, son Directeur de la Division Maritime, et de Monsieur FONASSO Gianpiero, le 13 Février 2007, la cour, par arrêt du 4 juillet 2007, a :

rejeté la demande de renvoi proposée par l'Agent judiciaire du Trésor,

déclaré non immédiatement recevables les appels relevés le 13 février 2007 par l'avocat de la société RINA SPA et de Gianpiero FONASSO,

rejeté toutes conclusions plus amples ou contraires.

### **Le jugement**

Le tribunal de grande instance de Paris - 11<sup>ème</sup> chambre,

par jugement en date du 16 janvier 2008, contradictoire :

à l'encontre :

de Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Mauro CLEMENTE, Alessandro DUCCI, la SPEA RINA et les sociétés TOTALFINA devenue TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC), TOTAL PETROLEUM SERVICES Ltd (TPS) devenue TOTAL GAS and POWER SERVICES LTD, prévenus ;

de MM PONASSO, MATHUR, THOULIN, LEJEUNE, de MONVAL, GEAY et VELUT, prévenus non en cause d'appel ;

à l'égard :

de l'Agent judiciaire du Trésor ;

des Régions Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes, des Départements du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique et de la Vendée ;

des Communes du Guilvinec, Penmarc'h, Quimper, de Quimper Communauté, des Communes d'Arbon, Arzon, Billiers, de la Communauté d'agglomérations du pays de Lorient, des Communes de Hédic, l'Île-d'Houat, Penestin, Floermeur, Plouhinec, Quiberon, Saint-Gildas-de-Rhuys, Saint-Pierre-de-Quiberon, Sarzeau, La Baule, Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, du Croisic, de Guérande, Mesquer, Mouthiers-en-Retz, Friauc-sur-Mer, La Plaine-sur-Mer, Pornic, Pornichet, du Pouliguen, de Prefailles, Saint-Brévin-les-Fins, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Nazaire, La Turballe, La Barbâtre, Beauvoir-sur-Mer, Bouin, Château-d'Olonne, Jard-sur-Mer, Noirmoutier, Notre-Dame-des-Monts, Saint-Hilaire-de-Riez, Talmont-Saint-Hilaire ;

Et des Communes de Plouharnel, La Trinité-Sur-Mer, Locoal-Mendon, La Faute-Sur-Mer, l'Épine, Brétignolles, du district de Noirmoutier, des Communes des Sables-d'Olonne, La Guéinière, La Barre-de-Monts, l'Île-d'Yeu (parties civiles non en cause d'appel) ;

de l'établissement public "syndicat mixte de protection du littoral breton (VIGIPOL), du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne (CRPMEVB) ;

de la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), Greenpeace France, WWF France, l'association "Les amis de la Terre", l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), l'Association vendéenne des élus du littoral (AVEL), l'association "Robin des Bois", l'association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE), l'Association pour la sauvegarde des animaux sauvages (ASPAS), l'association "Fédération française des sociétés de protection de la nature" dite France nature environnement, l'association "Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe" (FEEE), l'association "Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Saint-Brieuc", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper", l'association "Union fédérale des consommateurs de Rennes", l'association "Environnement 56", l'association "Amis des collectifs marée noire", l'association "Eaux et Rivières de Bretagne", l'association "Les amis des chemins de ronde 56", Le syndicat "La confédération paysanne 44", des organismes intitulés "Syndicat pour l'assainissement du monde maritime" (SPAMM) (non en cause d'appel) et "Syndicat confédération maritime" ;

du Comité Anti-Marée Noire, de l'Union départementale de la consommation, du logement et du cadre de vie de la Vendée, de Furic Marée (parties civiles non en cause d'appel) ;

de Monsieur CHAUVIN (non en cause d'appel), Monsieur CORMIER, Monsieur JANVIER, Monsieur LAMBION, Madame LE DORIDOUR, Monsieur LE FLOCH, Monsieur LELONG, Madame SAGER épouse LE PORT, Monsieur LESCOUET, l'agence Maritime MALARDÉ Alain, Monsieur MALARDÉ, Monsieur MATHUR, Madame RICHARD, Monsieur RIVIER, Madame TREFORT ;

du GE "CAMA YEJU," des SARL "ACTA", "AUBERGE DES MONARDS", "EUROCOQUILLAGES", "LE GRAND ROHU", "L'HUÏTRIER PIE", "RANDOBALAD", et de la société "ROUDIER YVES", parties civiles ;

par jugement en date du 16 janvier 2008, contradictoire à signifier article 410 du code de procédure pénale à l'égard de Madame LEMOAL, (non en cause d'appel) partie civile ;

a :

sur l'action publique :

déclaré irrecevables les exceptions de nullité soulevées par Monsieur MATHUR,

dit que la responsabilité pénale de la société RINA (SpA) ne peut être recherchée que pour des faits postérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999,

rejeté pour le surplus les incidents et exceptions présentées par Messieurs SAVARESE, POLLARA, PONASSO et MATHUR, et par les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA,

renvoyé des fins de la poursuite l'Amiral de MONVAL, le Commandant GEAY, le Commissaire en chef VELUT, Messieurs LEJEUNE, THOULIN, PONASSO, CLEMENTE, DUCCI et MATHUR, et les sociétés TTC et TPS,

renvoyé des fins de la poursuite Messieurs SAVARESE et POLLARA et la société RINA (SpA) du chef de complicité de mise en danger de la personne d'autrui, et la société TOTALFINA devenue TOTAL SA du chef de complicité de mise en danger de la personne d'autrui,

déclaré Monsieur Giuseppe SAVARESE COUPABLE pour les faits qualifiés de :

POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX,

condamné Monsieur Giuseppe SAVARESE à une amende délictuelle de SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (75.000 euros),

déclaré Monsieur Antonio POLLARA coupable pour les faits qualifiés de :

POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX,

condamné Monsieur Antonio POLLARA à une amende délictuelle de SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (75.000 euros),

déclaré la société RINA (SpA) coupable pour les faits qualifiés de :

POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX,

condamné la société RINA (SpA) à une amende délictuelle de TROIS CENT SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (375.000 euros),

déclaré TOTAL FINA devenue TOTALFINA ELF devenue TOTAL SA coupable pour les faits qualifiés de :

POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX

condamné TOTAL FINA devenue TOTALFINA ELF devenue TOTAL SA à une amende délictuelle de TROIS CENT SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (375.000 euros),

sur l'action civile :

rejeté la demande de renvoi sur intérêts civils présentée par Monsieur POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA,

rejeté la fin de non-recevoir tirée de l'article 5 du code de procédure pénale et invoquée par Monsieur SAVARESE,

constaté les désistements des Communes de Plouharnel, La Trinité-Sur-Mer, Locoal-Mendon, La Faute-Sur-Mer, l'Épine, Brétignolles, Les Sables-d'Olonne, La Guéinière, La Barre-de-Monts, l'Île-d'Yeu, du District de Noirmoutier, du Comité anti-marée noire, de l'Union départementale de la consommation, du logement et du cadre de vie de la Vendée et de FURIC MARÉE,

déclaré irrecevables les constitutions de parties civiles de l'établissement public "syndicat mixte de protection du littoral breton" (VIGIPOL), du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne (CRPMEVB), de l'association "Les amis de la Terre", de l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), de l'Association vendéenne des élus du littoral (AVEL), des associations "Robin des Bois", "Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe" (FEEE), "Union fédérale des consommateurs Que choisir Saint-Brieuc", "Union fédérale des consommateurs de Rennes", "Amis des collectifs marée noire", "Eaux et Rivières de", "Les amis des chemins de ronde 56", des organismes intitulés "Syndicat pour l'assainissement du monde maritime" (SPAMM) et "Syndicat confédération maritime", de Monsieur CHAUVIN, Madame LEMOAL, des SARL "LE GRAND ROHU", "AUBERGE DES MONARDS" et "EUROCOQUILLAGES" ;

déclaré recevables les constitutions de partie civile de :

l'Agent judiciaire du Trésor, des Régions Bretagne, Pays-de-La-Loire et Poitou-Charentes, des Départements du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique et de la Vendée

des Communes du Guilvinec, Penmarc'h, Quimper, de Quimper Communauté, des Communes d'Arbon, Arzon, Billiers, de la Communauté d'agglomérations du pays de Lorient, des Communes de Hoedic, l'Île-d'Houat, Penestin, Floemeur, Plouhinec, Quiberon, Saint-Gildas-de-Rhuys, Saint-Pierre-de-Quiberon, Sarzeau, La Baule, Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, du Croisic, de Guérande, Mesquer, Moutiers-en-Retz, Piriac-sur-Mer, La Plaine-sur-Mer, Pornic, Pornichet, du Pouliguen, de Préfaïlles, Saint-Brévin-les-Fins, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Nazaire, La Turballe, La Barbâtre, Beauvoir-sur-Mer, Bouin, Château-d'Olonne, Jard-sur-Mer, Noirmoutier, Notre-Dame-de-Monts, Saint-Hilaire-de-Riez, Talmont-Saint-Hilaire ;

de la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), Greenpeace France, WWF France, l'association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE), l'"Association pour la sauvegarde des animaux sauvages" (ASPAS), l'association "Fédération française des sociétés de protection de la nature" dite France nature environnement, l'association "Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper", l'association "Environnement 56", le syndicat "La confédération paysanne 44" ;

de Monsieur CORMIER, Monsieur JANVIER, Monsieur LAMBION, Madame LE DORIDOUR, Monsieur LE FLOCH, Monsieur LELONG, Madame LEPORT, Monsieur LESCOUET, l'agence Maritime MALARDÉ Alain, Monsieur MALARDÉ, Monsieur MATHUR, Madame RICHARD, Monsieur RIVIER, Madame TREPORT ;

du GIE "CAMA YEU", des SARL ACTA, "L'HÛTRIÈRIE", "RANDOBALAD", et de la société "ROUDIER YVES" ;

condamnés solidairement Monsieur Giuseppe SAVARESE, Monsieur Antonio POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA à payer :

- à l'Agent judiciaire du Trésor, 153.808.690,17 euros en réparation du préjudice matériel et 75.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Région Bretagne, 2.574.007,30 euros en réparation de son préjudice matériel, 3.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Région Pays-de-la-Loire, 1.730.098,10 euros en réparation de son préjudice matériel, 3.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Région Poitou-Charentes, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- au Département du Finistère, 3.312,70 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- au Département du Morbihan, 127.571,94 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, 1.015.066,60 euros en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- au Département de la Loire-Atlantique, 4.288.834 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- au Département de la Vendée, 99.299,50 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune du Guilvinec, 200.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Penmarc'h, 158.621,05 euros en réparation de son préjudice matériel, 200.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Quimper, 100.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à Quimper Communauté, 100.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Communauté d'agglomérations du pays de Lorient, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Hoedic, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de l'Île-d'Houat, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Penestin, 213.700,47 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour le paiement de frais de matériel, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Floemeur, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Plouhinec, 23.828,41 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour des dépenses de personnel, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Quiberon, 73.863,53 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour compenser la perte de taxes de séjour subie pour les deux saisons touristiques 2000 et 2001, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Saint-Gildas-de-Rhuys, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Saint-Pierre-de-Quiberon, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Sarzeau, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Batz-sur-Mer, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de La Baule, 1.500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de La Bernerie-en-Retz, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune du Croisic, 184.697,80 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Pays-de-la-Loire et le Département de la Loire-Atlantique pour le paiement des frais de personnel, de matériel, de restauration, de transport et de voirie, 126.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Guérande, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Mesquer, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Moutiers-en-Retz, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Piriac-sur-Mer, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de La Plaine-sur-Mer, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Pornic, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la Commune de Pornichet, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,

- à la **Commune du Pouliguen**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Préfailles**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Saint-Brévin-les-Pins**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Saint-Michel-Chef-Chef**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Saint-Nazaire**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de La Turballe**, 100.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de La Barbâtre**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Beauvoir-sur-Mer**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Bouin**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Château-d'Olonne**, 4.570,08 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Pays-de-la-Loire et le Département de la Vendée pour frais de nettoyage, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Jard-sur-Mer**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Noirmoutier**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Notre-Dame-de-Monts**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Saint-Hilaire-de-Riez**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Commune de Talmont-Saint-Hilaire**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **Ligue pour la protection des oiseaux (LPO)**, 303.167,13 euros en réparation de son préjudice matériel, 100.000 euros en réparation de son préjudice moral, 300.000 euros en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement et 75.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association Greenpeace France**, 30.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association WWF France**, 30.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE)**, 18.773 euros en réparation de son préjudice matériel, 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association pour la sauvegarde des animaux sauvages (ASPAS)**, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association Fédération française des sociétés de protection de la nature dite France nature environnement**, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association "Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie"**, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest"**, 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper"**, 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à l'**association "Environnement 56"**, 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- au **syndicat "La confédération paysanne 44"**, 271.700,20 euros en réparation de son préjudice matériel, 100.000 euros en réparation de son préjudice moral et 15.000 euros au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à **Monsieur LAMBION**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à **Madame LEDORDOUR**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à **Monsieur LE FLOCH**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à **Monsieur LELONG**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à **Madame LEPORT**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à **Monsieur MALARDÉ**, 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- **Madame RICHARD**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à **Madame TREPOT**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- au **GIE "CAMA YEU"**, représenté par son liquidateur, Maître DUTOUR, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **SARL "ACITA"**, 6.768 euros en réparation de son préjudice matériel et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,
- à la **SARL "L'HÛTRIÈRE PIE"**, 15.329,97 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction de l'indemnisation versée, le cas échéant, par le FIPOL, 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale,

ordonné, en application de l'article 464 du code de procédure pénale, le versement provisoire de 371.700,20 euros au bénéfice du syndicat "confédération paysanne 44", 10.000 euros au bénéfice de Monsieur MALARDÉ, 15.000 euros au bénéfice du GIE "CAMA YEU", représenté par son liquidateur, Maître DUTOUR, de 6.768 euros au bénéfice de la SARL "ACITA", et 10.000 euros au bénéfice de la SARL "L'HÛTRIÈRE PIE",

déclaré irrecevables les demandes présentées sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale en ce qu'elles portent sur les faits qualifiés d'abstention volontaire de combattre un sinistre,

condamné solidairement Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA et la société RINA (SpA) à payer à Monsieur MATHUR 16.666,66 euros en réparation de son préjudice moral sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale et 1.500 euros en application de l'article 700 du nouveau code de procédure civile,

Déboute les parties civiles du surplus de leurs prétentions.

## Les appels

Appel a été interjeté par :

les parties civiles :

Maître LECLERC, avocat au barreau de Paris, au nom de Agence Maritime MALARDE Alain, prise en la personne de son mandataire liquidateur, Vincent DOLLEY, le 21 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA, SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA,

Maître LECLERC, avocat au barreau de Paris, au nom du SYNDICAT DE LA CONFÉDÉRATION MARITIME, représenté par Alain MALARDE, secrétaire général, le 21 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA, SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA,

Maître LIOTARD, avocat au barreau de Paris, au nom de l'ASSOCIATION DES AMS DE LA TERRE, représentée par son représentant légal, le 21 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA, SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA,

Maître FLACAIS, avocat au barreau de Paris, au nom de l'ASSOCIATION COLLECTIF MAREE NOIRE DE NANTES, représentée par Marinette COLIN-HERVE, présidente, le 22 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA, SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, acte d'appel rectifié le 31 janvier 2008 au nom de l'ASSOCIATION AMIS DES COLLECTIF MARÉE NOIRE,

Maître FARO, avocat au barreau de Paris, au nom du COMITÉ RÉGIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS DE BRETAGNE, représenté par André LEBERRE, président, le 24 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA, SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA,

Maître FARO, avocat au barreau de Paris, au nom du SYNDICAT MIXTE DE PROTECTION DU LITTORAL BRETON, représenté par Flerick FERRIN, président, le 24 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA, SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA,

Maître NITHART, avocat au barreau de Paris, au nom de l'ASSOCIATION ROBIN DES BOIS, représenté par Jacky BONNEMAINS, président, le 25 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître MARCHAND, avocat au barreau de Paris, au nom de l'OFFICE FRANÇAIS DE LA FONDATION POUR L'ÉDUCATION À L'ENVIRONNEMENT EN EUROPE, représenté par Bernard MANTIELLE, président, le 25 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de Monsieur LESCOUET Claude, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de la S.A.R.L. LE GRAND ROHU, prise en la personne de son gérant, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de Monsieur JANVIER Bernard, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de la Société RANDOBALAD SOCIETE, représentée par son représentant légal, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de Monsieur RIVIER Guy, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de la S.A. ROUDIER YVES, représentée par son représentant légal, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de la S.A.R.L. EUROCOQUILLAGES, prise en la personne de sa gérante, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de Monsieur CORMIER Jean-Louis, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de la S.A.R.L. ACTA, représentée par M<sup>me</sup> VERCELLINO, gérante, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DIALLO, avocat au barreau de Reims, au nom de l'AUBERGE LES MONARDS, représentée par ses représentants légaux, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître DUPIN, avocat au barreau de Paris, au nom de Monsieur MATHUR Karun, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître HAUSER-PHELIZON, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DU CROISIC, représentée par son représentant légal, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître FRANCK, avocat au barreau de Paris, au nom de la CONFÉDÉRATION de la CONSOMMATION du LOGEMENT et du CADRE DE VIE, prise en la personne de M<sup>me</sup> MADER, présidente, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître RUEF, avocat au barreau de Paris, au nom de l'ASSOCIATION GREENPEACE FRANCE, représentée par Katia KANAS, présidente, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître RUEF, avocat au barreau de Paris, au nom de l'ASSOCIATION ASPAS, représentée par M<sup>me</sup> Madline RYBIN, directrice, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître RUEF, avocat au barreau de Paris, au nom de l'Association FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT, représentée par Sébastien GENEST, président, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître RUEF, avocat au barreau de Paris, au nom de l'Association WORLD WILDLIFE FUND (W.W.F.), représentée par Daniel RICHARD, président, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître RUEF, avocat au barreau de Paris, au nom de l'Association EAU ET RIVIÈRES DE BRETAGNE, représentée par Camille RIGAUD, présidente, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître RUEF, avocat au barreau de Paris, au nom des AMIS DES CHEMINS DE RONDE 56, représentée par Marie-Armelle ECHARD, présidente, le 28 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maître VARAUT, avocat au barreau de Paris, au nom du CONSEIL GÉNÉRAL DE LA VENDEE, représenté par Philippe de VILLIERS, président, le 29 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître LECLERC, avocat au barreau de Paris, au nom de QUIMPER COMMUNAUTE, représenté par son président en exercice, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître LECLERC, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE QUIMPER, représentée par son maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître LECLERC, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE LE GUILVINEC, représentée par son maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître LECLERC, avocat au barreau de Paris, au nom de Monsieur MALARDE Alain, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître TORDJMAN, avocat au barreau de Paris, au nom du CONSEIL RÉGIONAL BRETAGNE, représenté par Jean-Yves LE DRIAN, président, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître TORDJMAN, avocat au barreau de Paris, au nom du CONSEIL RÉGIONAL DES PAYS DE LOIRE, représenté par Jacques AUXIETTE, président, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître TORDJMAN, avocat au barreau de Paris, au nom du CONSEIL REGIONAL REGION DE POITOU-CHARENTES, représenté par Ségolène ROYAL, présidente, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maître TORDJMAN, avocat au barreau de Paris, au nom du CONSEIL GENERAL DU FINISTERE, représenté par M. MAILLE, président, le 30 janvier 2008 contre les

dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre TORDJMAN, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE SAINT-NAZAIRE, représentée par Joël BATTEUX, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre TORDJMAN, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE FLOEBEUR, représentée par Loïc LE MEUR, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre TORDJMAN, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNAUTE URBAINE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LORIENT, représentée par Robert METAIRIE, président, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre TORDJMAN, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE PORNICHE, représentée par Jacques LAMBERT, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre TIXIER VIGANCOUR, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE LA TURBALLE, représentée par René LEROUX, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maitre TIXIER VIGANCOUR, avocat au barreau de Paris, au nom du CONSEIL GENERAL DE LA LOIRE ATLANTIQUE, représenté par Patrick MARESCHAL, président, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles,

étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA et TOTAL SA,

Maitre NASRY, avocat au barreau de Paris, au nom de l'UNION FEDERALE DES CONSOMMATEURS ILE ET VILAINE (RENNES), représenté par son président en exercice, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre NASRY, avocat au barreau de Paris, au nom de l'UNION FEDERALE DES CONSOMMATEURS BREST, représenté par son président en exercice, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre NASRY, avocat au barreau de Paris, au nom de l'UNION FEDERALE DES CONSOMMATEURS QUIMPER, représenté par son président en exercice, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre NASRY, avocat au barreau de Paris, au nom de l'UNION FEDERALE DES CONSOMMATEURS SAINT-BRIEUC, représenté par son président en exercice, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre DELPLANQUE, avocat au barreau de Paris, au nom du CONSEIL GENERAL DU MORBIHAN, représenté par M. KERGUIRS, président, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre CORDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de l'ASSOCIATION VENDEENNE DES ELUS DU LITTORAL, représentée par Louis GUEDON, président, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE FORNIC, représentée par Philippe BONNEC, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE MESQUER, représenté par Jean-Pierre BERNARD, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE BATZ SUR MER, représentée par son représentant légal, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE LA BERNERIE-EN-RETZ, représentée par Serge RIVARD, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE LA PLAINE SUR MER, représentée par Michel BAHUAUD, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE SAINT-BREVIN-LES-PINS, représentée par Yannick AURY, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE SAINT-MICHEL-CHEF-CHEF, représentée par Patrick GIRARD, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE FREAILLES, représentée par Jean-Luc LE BRIGANT, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE SAINT-PIERRE DE QUIBERON, représentée par M<sup>me</sup> MARCHAND, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE SAINT-HILAIRE DE RIEZ, représentée par Jacques FRAISSE, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MOUSTARDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE LE POUILLIGUEN, représentée par Christian CANONNE, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre DELPLANQUE, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE QUIBERON, représentée par M. BELZ, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre DELPLANQUE, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE L'ILE D'HOUAT, représentée par M. LEDURUN, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre DELPLANQUE, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE FLOUHINEC, représentée par M. JOANNIC, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD

et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre CORDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE PENESTIN, représentée par Jean-Claude BAUDRAIS, maire, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre CORDIER, avocat au barreau de Paris, au nom de l'ANEL ASSOCIATION NATIONALE DES ELUS DU LITTORAL, représenté par Yves BONNOT, président, le 30 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA, CLEMENTE, DUCCI et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

L'ASSOCIATION ROBIN DES BOIS, représentée par Jacky BONNEVAINS, président, le 31 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. CLEMENTE et DUCCI, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre MICHALAUSKAS, avocat au barreau de Paris, au nom de la COMMUNE DE NOIRMOUTIER, représentée par M. CHARDONNEAU, maire, le 31 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

Maitre KELLIDJIAN, avocat au barreau de Paris, au nom de l'ASSOCIATION LIGUE DE LA PROTECTION DES OISEAUX, représentée par Alain BOUGRAIN-DUBOURG, président, le 31 janvier 2008 contre les dispositions civiles, étant précisé que son appel est dirigé contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SPEA RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD et TOTAL TRANSPORT CORPORATION,

les prévenus :

Maitre SOULEZ-LARMIERE, avocat au barreau de Paris, au nom de la S.A. TOTAL FINA DEVENUE TOTAL FINA ELF DEVENUE TOTAL SA, représentée par Alain-Marc IRISSOU, mandataire spécial, le 25 janvier 2008 contre les dispositions pénales et civiles,

Maitre GUERIN, avocat au barreau de Paris, au nom de la S.P.E.A. RINA, représenté par Ugo SALERNO, représentant légal, le 28 janvier 2008 contre les dispositions pénales et civiles,

Maitre SUR, avocat au barreau de Paris, au nom de Monsieur SAVARESE Giuseppe, le 28 janvier 2008 contre les dispositions pénales et civiles,

Maitre GRELLET, avocat au barreau de Paris, au nom de Monsieur POLLARA Antonio, le 28 janvier 2008 contre les dispositions pénales et civiles.

le procureur de la République :

M. le Procureur de la République, le 28 janvier 2008 contre :

- Monsieur SAVARESE Giuseppe, pour mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence et pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral Atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux,
- Monsieur POLLARA Antonio, pour mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence et pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral Atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux,
- la S.P.E.A. RINA, pour mise en danger d'autrui par personne morale par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence et pollution, par personne morale, des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer par un navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux,
- la S.A. TOTAL FINA DEVENUE TOTAL FINA ELF DEVENUE TOTAL SA, pour mise en danger d'autrui par personne morale par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence et pollution, par personne morale, des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer par un navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux,
- la Société TOTAL PETROLEUM SERVICES LTD DEVENUE TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD, pour pollution, par personne morale, des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer par un navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, (appel principal)
- la Société TOTAL TRANSPORT CORPORATION pour pollution, par personne morale, des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer par un navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux (appel principal).

## DÉROULEMENT DES DÉBATS

Audience publique du **lundi 5 octobre 2009**,

le président invite les photographes à se retirer de la salle d'audience, l'audience ayant été ouverte ;

ayant constaté que certains prévenus ne parlaient pas suffisamment le français, les interprètes en langues anglaise et italienne suivantes ont été désignées :

- Madame Catherine WINKLER,
- Madame Marie-Paule DUVERNE,
- Madame Rosanna GASBARRO,
- Madame Laurence HENKINET ;

chacune a prêté serment «d'apporter son concours à la justice en son honneur et sa conscience» ;

le président a constaté l'identité des prévenus :

- de Mauro CLEMENTE, assisté de ses avocats,
- d'Alessandro DUCCI, assisté de ses avocats,
- d'Antonio POLLARA, assisté de ses avocats,
- de Giuseppe SAVARESE, assisté de son avocat,
- de M. MO, représentant de la SPEA RINA, assisté de ses avocats,
- de M. Alain-Marc IRISSOU, représentant de la société TOTAL SA, assisté de ses avocats,
- de M. David FARAGUER, représentant de la société TOTAL GAZ et POWER SERVICES LTD, assisté de son avocat,
- de M. Roberto GIOVANNONE, représentant de la société TOTAL TRANSPORT CORPORATION, assisté de son avocat ;

le président a procédé à l'appel des parties civiles :

- la SARL «L'HUITRIER PIE», non représentée,
- la S.A.R.L. ACTA, représenté par son avocat,
- l'AGENT JUDICIAIRE DU TRÉSOR, représenté par ses avocats,
- ALAIN MALARDE A GENCE MARITIME, représentée son avocat,
- l'ASSOCIATION AMIS DES COLLECTIFS MARÉE NOIRE, représentée par Marinette COLIN épouse HERVE, présidente, et assisté de son avocat,
- l'ASSOCIATION ASPAS, représentée par son avocat,
- l'ANEL (ASSOCIATION NATIONALE DES ELUS DU LITTORAL), non représentée,
- l'AUBERGE LES MONARDS, représentée par son avocat,
- la commune de BATZ SUR MER, représentée par ses avocats,
- la commune de BEAUMOIR SUR MER, non représentée,
- la commune de BOUIN, représentée par son avocat,
- l'UNION FÉDÉRALE DES CONSOMMATEURS DE BREST, représentée par son avocat,
- la commune de CHATEAU D'OLONNE, représentée par son avocat,
- le COMITE RÉGIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS DE BRETAGNE, non représenté,
- la CONFÉDÉRATION DE LA CONSOMMATION DU LOGEMENT ET DU CADRE DE VIE, représenté par son avocat,
- l'ASSOCIATION CONFÉDÉRATION PAY SAINNE 44, représentée par son avocat,
- le CONSEIL GÉNÉRAL DE LA LOIRE ATLANTIQUE, non représenté ; la cour a reçu une lettre de désistement datée du 23 octobre 2008,



- le CONSEIL GÉNÉRAL DE LA VENDÉE, représenté par son Président et assisté de son avocat qui dépose des conclusions visées du Président et du Greffier,
- le CONSEIL GÉNÉRAL DU FINISTÈRE, représenté par ses avocats,
- le CONSEIL GÉNÉRAL DU MORBIHAN, représenté par ses avocats,
- le CONSEIL RÉGIONAL BRETAGNE, représenté par ses avocats,
- le CONSEIL RÉGIONAL DES PAYS DE LOIRE, représenté par son président et assisté de ses avocats, qui déposent des conclusions visées du Président et du Greffier,
- CORMIER Jean-Louis, représenté par son avocat,
- la commune du CROISIC, représentée par ses avocats,
- l'ASSOCIATION DES AMS DE LA TERRE, représenté son avocat,
- EAU ET RIVIÈRES DE BRETAGNE, représentée par son avocat,
- l'ASSOCIATION ENVIRONNEMENT 56, non représentée,
- la S.A.R.L. EUROCOQUILLAGES, représentée par son avocat,
- l'ASSOCIATION FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT, représentée par son avocat,
- le GIE CAMA YEU, non représenté,
- l'ASSOCIATION GREENFACE FRANCE, représentée par son avocat,
- la commune de GUERANDE, non représentée,
- la commune de HOEDIC, représentée par son avocat,
- l'UNION FÉDÉRALE DES CONSOMMATEURS D'ILE ET VILAINE (RENNES), représentée par son avocat,
- JANVIER Bernard, représenté par son avocat,
- la commune de JARD SUR MER, représentée par son avocat,
- la commune de ÎLE D'HOUAT, représentée par son maire et assisté de ses avocats,
- la commune de LA BARBATRE, représentée par son avocat,
- la commune de LA BAULLE, non représentée,
- la commune de LA BERNIERIE-EN-RETZ, représentée par ses avocats,
- la commune de LA PLAINE SUR MER, représentée par ses avocats,
- la commune de LA TURBALLE, représentée par son avocat qui s'est désisté de l'appel par conclusions du 28 avril 2009,
- LAMBION Xavier, présent et assisté de son avocat,
- LE DORDOUR Rozenn, représentée par son avocat,
- LE FLOCH Stéphane, représenté par son avocat,
- la S.A.R.L. LE GRAND ROHU, représentée par son avocat,
- la commune de LE GUILVINEC, représentée par son avocat,
- la COMMUNE DE LE POULIGUEN, représentée par ses avocats,
- LELONG François, représenté par son avocat,
- LES AMS DES CHEMINS DE RONDE 56, représenté par son avocat,
- la commune de LES MOUTIERS-EN-RETZ, non représentée,
- LESSOUET Claude, décédé, les héritiers ne reprenant pas l'instance,
- l'ASSOCIATION LIGUE DE LA PROTECTION DES OISEAUX, représenté par Alain BOUGRAIN-DUBOURG, président et assisté de ses avocats,
- la COMMUNAUTÉ URBAINE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'ORIENT, représenté par son président et assistée de ses avocats,
- MALARDE Alain, présent et assisté de son avocat,
- MATHUR Karun, représenté par ses avocats, qui déposent des conclusions visées du Président et du Greffier,
- la commune de MESQUER, représentée par son maire et assisté de son avocat,
- le MOUVEMENT NATIONAL DE LUTTE POUR L'ENVIRONNEMENT, non représenté,
- la commune de NOIRMOUTIER, représentée par son avocat,
- la commune de NOTRE DAME DES MONTS, représentée par son avocat,
- l'OFFICE FRANÇAIS DE LA FONDATION POUR L'ÉDUCATION À L'ENVIRONNEMENT EN EUROPE (F.E.E.E.), représenté par son avocat,
- la commune de PENESTIN, non représentée,
- la commune de PENMARCH, représentée par son avocat,
- la commune de PIRAC SUR MER, non représentée,
- la commune de FLOUHINEC, représentée par ses avocats,
- la commune de FLOEBEUR, représentée par le maire et assisté de ses avocats,
- la commune de PORNIC, représentée par son avocat,
- la commune de PORNICHE, représentée par ses avocats qui déposent des conclusions de désistement,
- la commune de PREFAILLES, représentée par son avocat,
- la commune de QUIBERON, représentée par son avocat,
- la commune de QUIMPER, représentée par son avocat,
- l'UNION FÉDÉRALE DES CONSOMMATEURS DE QUIMPER, représentée par son avocat,
- QUIMPER COMMUNAUTÉ, représenté par son avocat,
- la Société RANDOBALAD, représentée par son avocat,
- le CONSEIL RÉGIONAL DE POITOU-CHARENTES, représenté par ses avocats,
- RICHARD Michelle, représentée par son avocat,
- RIVIER Guy, représenté par son avocat,
- l'ASSOCIATION ROBIN DES BOIS, représentée par Jacky BONNEVAINS, président,
- la S.A. ROUDIER YVES, représentée par son avocat,
- SAGER Géraldine épouse LE PORT, représentée par son avocat,
- la commune de SAINT-BREVIN-LES-PINS, représentée par ses avocats,
- l'UNION FÉDÉRALE DES CONSOMMATEURS DE SAINT-BRIEUC, représentée par ses avocats,
- la commune de SAINT-GILDAS DE RHUYS, représentée par son avocat,
- la commune de SAINT-HILAIRE DE RIEZ, représentée par ses avocats,
- la commune de SAINT-MICHEL-CHEF-CHEF, représentée par son avocat,
- la commune de SAINT-NAZAIRE, représentée par ses avocats,
- la commune de SAINT-PIERRE DE QUIBERON, représentée par ses avocats,
- la commune de SARZEAU, représentée par son avocat,
- le SYNDICAT DE LA CONFÉDÉRATION MARITIME, représenté par M. MALARDE selon pouvoir et assisté de son avocat,
- le SYNDICAT MIXTE DE PROTECTION DU LITTORAL BRETON, représenté par son avocat qui dépose des conclusions visées du Président et du Greffier,
- la commune de TALMONT SAINT-HILAIRE, non représentée,
- TRÉPORT GUILLO Marie-France, représentée par son avocat,
- l'ASSOCIATION VENÉENNE DES ELUS DU LITTORAL, non représentée,
- l'ASSOCIATION WORLD WILDLIFE FUND (W.W.F.), représentée par son avocat ;

le président a procédé à l'appel des experts et leur a indiqué la date à laquelle ils devront se présenter devant la cour (le 19 octobre 2009) :

- Philippe CLOUET,
- Hervé CHENEAU,
- Lucien BEKOURAN ;

Dominique PAULET, expert est absent et excusé ; le président indique que son audition aura lieu le 21 octobre 2009 ;

le président a procédé à l'appel des témoins :

*témoins cités par le parquet général :*

- Enys DAN, absent (la lettre recommandée porte la mention NPAI),
- John HUNTER, absent (la lettre recommandée porte la mention NPAI),
- Jean-Paul CHRISTOPHE, présent ; le président lui indique la date de son audition (21 octobre 2009)
- Michel KINDERMANS, présent ; le président lui indique la date de son audition (20 octobre 2009 à 9 h 30),
- Pierre DANIEL, présent ; Madame l'avocat général renonce à l'audition de ce témoin ; les parties ne présentent pas d'observations,
- Alfred SMITH, absent ; ce témoin ne se présentera pas pour raisons médicales,
- Olivier FAURISSON, absent (la lettre recommandée porte la mention NPAI),
- Jean-Alix GRANDPIERRE, absent pour raisons professionnelles ; le président indique la date de son audition (12 octobre 2009 à 10 heures),
- Dirk MARTENS, absent ; le président indique la date de son audition (13 octobre 2009 à 14 heures),
- Hervé MAUREL, présent ; le président lui indique la date de son audition (12 octobre 2009 à 10 heures),
- Pierre TRAGIN, absent ; ce témoin ne se présentera pas pour raisons médicales,
- Nicolas PECHOUX, absent ; le président indique la date de son audition (12 octobre 2009 à 10 heures) ;

*témoins cités par TOTAL SA :*

- Joël BOUTROLLES, absent ; le président indique la date de son audition (13 octobre 2009 à 14 heures),
- Monsieur GEOUFFRE DE LA FRADELLE, absent ; le président indique la date de son audition (12 octobre 2009, en fin d'après midi),
- Monsieur MOLFESSIS, absent ; M<sup>e</sup> SOULEZ-LARVIERE renonce à l'audition de ce témoin ; les autres parties ne présentent pas d'observations ;

*témoins cités par la société RINA :*

- Monsieur CACHARD, présent ; le président lui indique la date de son audition (12 octobre 2009 en fin d'après midi),
- Roberto CAZZULO, présent ; le président lui indique la date de son audition (26 octobre 2009 à 14 heures),
- Monsieur GRONDA, absent ; le président indique la date de son audition (26 octobre 2009 à 10 heures),
- Jean PEPIN LEHALLEUR, présent ; le président lui indique la date de son audition (13 octobre 2009 à 14 heures),
- Monsieur QUENEZ, absent ; M<sup>e</sup> METZNER renonce à l'audition de ce témoin ; les autres parties ne présentent pas d'observations,
- Monsieur RULE, absent ; M<sup>e</sup> METZNER renonce à l'audition de ce témoin ; les autres parties ne présentent pas d'observations ;
- Monsieur Santo Salvatore RICCA, absent ; le président indique la date de son audition (7 octobre 2009, sans précision de l'heure),
- Brigitte STERN, absente ; le président indique la date de son audition (13 octobre 2009 à 9 h 30) ;

*témoins cités par M. POLLARA :*

- Jerry BATTE, absent ; le président indique la date de son audition (21 octobre 2009 à 14 heures),
- Monsieur TOUZOT, absent ; ce témoin est remplacé par Monsieur DEBORDES, absent également ; le président indique la date de son audition (21 octobre 2009 à 14 heures),
- François FAURY, absent ; le président indique la date de son audition (21 octobre 2009, matin et après midi),
- Andréa PANARELLO, absent ; le président indique la date de son audition, après la précision de M<sup>e</sup> GRELLET, qui souhaite que Monsieur FAURY soit entendu avant Monsieur PANARELLO (21 octobre 2009 à 14 heures)

*témoins cités par la Ligue de Protection des Oiseaux :*

- Gilles BENTZ, présent ; le président lui indique la date de son audition (2 novembre 2009 à 10 heures),
- Jacques TROUVILIEZ, absent ; le président indique la date de son audition (2 novembre 2009 à 10 heures),
- Bernard CHEVASSUS, absent ; le président indique la date de son audition (2 novembre 2009 à 14 heures) ;

*témoins cités par les Conseils Régionaux de Bretagne, de Loire et de Poitou-Charentes :*

- Renaud CLEVENT, absent ; le président indique la date de son audition (28 octobre 2009, sans précision de l'heure),
- Geneviève GIUDICELLI-DELAGE, absente ; le président indique la date de son audition (28 octobre 2009 à 9 h 30),
- Martin NDEBE, absent ; le président indique la date de son audition (28 octobre 2009, sans précision de l'heure),
- Patrick POINT, absent ; le président indique la date de son audition (28 octobre 2009 à 14 heures),

*témoins cités par le Conseil Général de la Vendée :*

- Monsieur DESMAREST, absent ; le président indique la date de son audition (27 octobre 2009, après 17 heures),
- Monsieur DE MARGERIE, absent ; M<sup>e</sup> VARAUT renonce à l'audition de ce témoin ; les autres parties ne présentent pas d'observations ;

Les témoins ont été invités à se retirer de la salle d'audience, dans l'attente de leurs auditions ; le président leur a fait interdiction d'assister aux débats, et a demandé au chef d'escorte de bien vouloir veiller au respect de cette interdiction.

M<sup>e</sup> METZNER indique que le témoin Santo Salvatore RICCA ne pourra être présent à la date indiquée ; Monsieur le président indique que ce témoin sera entendu le 12 ou le 13 octobre 2009 ;

M<sup>e</sup> MIGNARD demande au président de préciser la date d'audition des parties civiles ;

Le président indique que les parties civiles seront entendus les 2 et 3 novembre 2009, ces dates ayant déjà été communiquées ;

Monsieur le président procède au rapport sur la procédure, à l'aide d'un support power point, après avoir rappelé l'article 513 du code de procédure pénale ;

Ont été entendus sur les incidents :

M<sup>e</sup> METZNER, avocat de la société RINA, en ses conclusions et plaidoirie ;

M<sup>e</sup> SUR, avocat de M. SAVARESE, en sa plaidoirie ;

M<sup>e</sup> SOULEZ-LARVIERE, avocat de TOTAL, en sa plaidoirie ;

Les avocats des autres prévenus ne présentent pas d'observations ;

Madame l'avocat général en ses réquisitions ;

M<sup>e</sup> VARAUT, avocat de parties civiles, en sa plaidoirie ;

M<sup>e</sup> QUIMBERT, avocat de M. MATHUR, en sa plaidoirie ;

M<sup>e</sup> MIGNARD, avocat de parties civiles, en ses conclusions et plaidoirie ;

M<sup>e</sup> TORDJMAN, avocat de parties civiles, en ses conclusions et plaidoirie ;

M<sup>e</sup> DELPLANQUE, avocat de parties civiles, en sa plaidoirie ;

M<sup>e</sup> FARO, avocat de parties civiles, en sa plaidoirie ;

M<sup>e</sup> CHABERT, avocat de l'Agent Judiciaire du Trésor, en sa plaidoirie ;

Les avocats des autres parties civiles ne présentent pas d'observations ;

Les prévenus ne souhaitent pas faire d'observations ;

La cour, après délibéré, joint les incidents au fond ;

Monsieur le président procède au rapport sur le fond, à l'aide d'un support power point ;

Maitre **TORDJMAN**, avocat de la commune de Fornichet, dépose des conclusions de désistement visées du Président et du Greffier,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mardi 6 octobre 2009**,

Maitre **DELFLANQUE**, avocat du Conseil Général du Morbihan, dépose des conclusions de désistement visées du Président et du Greffier,

MM **SAVARESE**, **MO**, **POLLARA**, **CLEMENTE** et **IRISSOU**, prévenus, ont été interrogés,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mercredi 7 octobre 2009**,

MM **SAVARESE**, **MO**, **POLLARA**, **DUCCI**, **CLEMENTE**, **GIOVANNONE**, **FARAGUER** et **IRISSOU**, prévenus, ont été interrogés,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lundi suivant à 10 h 00 ;

Audience publique en continuation du **lundi 12 octobre 2009**,

Madame **FAVART**, interprète en langue italienne, a prêté serment «d'apporter son concours à la justice en son honneur et sa conscience» ;

MM **POLLARA**, **MO**, **IRISSOU**, **FARAGUER** et **GIOVANNONE**, prévenus, ont été interrogés,

M **CACHARD**, témoin, cité à la requête de la société **RINA**, a été introduit dans la salle d'audience,

M **CACHARD**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mardi 13 octobre 2009**,

MM **POLLARA**, **MO**, **IRISSOU**, **FARAGUER** et **GIOVANNONE**, prévenus, ont été interrogés,

M<sup>me</sup> le Professeur **STERN**, témoin, citée à la requête de la Société **RINA**, prévenue, a été introduite dans la salle d'audience,

M<sup>me</sup> le Professeur **STERN**, prévenue, a été entendue en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M **BOUTROLLE**, témoin, cité à la requête de **TOTAL SA**, prévenue, a été introduit dans la salle d'audience,

M **BOUTROLLE**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M **GEOUFFRE** de la **FRADELLE**, témoin, cité à la requête de **TOTAL SA**, prévenue, a été introduit dans la salle d'audience,

M **GEOUFFRE** de la **FRADELLE**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M **MARTENS**, témoin, cité à la requête du parquet général, a été introduit dans la salle d'audience,

Avant l'audition du témoin, le président a constaté que celui-ci ne parlait pas suffisamment la langue française, il a désigné Monsieur **BERLINER**, interprète en langue néerlandaise et lui a fait prêter le serment d'apporter son concours à la justice en son honneur et sa conscience conformément aux dispositions de l'article 407 du code de procédure pénale.

M **MARTENS**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mercredi 14 octobre 2009**,

MM **SAVARESE**, **POLLARA**, **MO**, **IRISSOU**, **FARAGUER** et **GIOVANNONE**, prévenus, ont été interrogés,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lundi suivant à 10 h 00 ;

Audience publique en continuation du **lundi 19 octobre 2009**,

M **MAUREL**, témoin, cité à la requête du parquet général, a été introduit dans la salle d'audience,

M **MAUREL**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M **PECHOUX**, témoin, cité à la requête du parquet général, a été introduit dans la salle d'audience,

M **PECHOUX**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M **GRANDPIERRE**, témoin, cité à la requête du parquet général, a été introduit dans la salle d'audience,

M **GRANDPIERRE**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

MM **IRISSOU** et **GIOVANNONE**, prévenus, sont entendus,

M **CLOUET**, expert, cité à la requête du parquet général, a été entendu en ses explications, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 168 du code de procédure pénale.

M **CHENEAU**, expert, cité à la requête du parquet général, a été entendu en ses explications, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 168 du code de procédure pénale.

M **BEKOURAN**, expert, cité à la requête du parquet général, a été entendu en ses explications, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 168 du code de procédure pénale.

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mardi 20 octobre 2009**,

M **CHRISTOPHE**, témoin, cité à la requête du parquet général, a été introduit dans la salle d'audience,

M **CHRISTOPHE**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M **KINDERMANS**, témoin, cité à la requête du parquet général, a été introduit dans la salle d'audience,

M **KINDERMANS**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M Jerry **BATTE**, témoin, cité à la requête de M **POLLARA**, prévenu, a été introduit dans la salle d'audience,

M **BATTE**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mercredi 21 octobre 2009**,

M **FAURY**, témoin, cité à la requête de M **POLLARA**, prévenu, a été introduit dans la salle d'audience,

M **FAURY**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M **PANARELLO**, témoin, cité à la requête de M **POLLARA**, prévenu, a été introduit dans la salle d'audience,

M **PANARELLO**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M **DESBORDES**, témoin, cité à la requête de M **POLLARA**, prévenu, a été introduit dans la salle d'audience,

M **DESBORDES**, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M PAULET, expert, cité à la requête du parquet général, a été entendu en ses explications, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 168 du code de procédure pénale.

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lundi suivant à 10 h 00 ;

Audience publique en continuation du **lundi 26 octobre 2009**,

M Santo Salvatore RIOCA, témoin, cité à la requête de la Société RINA, prévenue, a été introduit dans la salle d'audience,

M Santo Salvatore RIOCA, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M Roberto CAZZULO, témoin, cité à la requête de la Société RINA, prévenue, a été introduit dans la salle d'audience,

M Roberto CAZZULO, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M Perluigi GRONDA, témoin, cité à la requête de la Société RINA, prévenue, a été introduit dans la salle d'audience,

M Perluigi GRONDA, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mardi 27 octobre 2009**,

MM SAVARESE, MO, IRISSOU, FARAGUER, GIOVANNONE et POLLARA sont entendus sur les causes du naufrage,

M Thierry DESMAREST, témoin cité par le Conseil Général de la Vendée, partie civile, a été introduit dans la salle d'audience,

M Thierry DESMAREST, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mercredi 28 octobre 2009**,

Maître LECLERC, avocat des communes de Le Guilvinec, Penmarc'h et de Quimper Communauté, parties civiles, dépose des conclusions de désistement visées du Président et du Greffier,

M<sup>me</sup> Geneviève GIUDICELLI-DELAGE, témoin citée par les Conseils Régionaux de Bretagne, Loire et Poitou-Charentes, parties civiles, a été introduite dans la salle d'audience,

M<sup>me</sup> Geneviève GIUDICELLI-DELAGE, a été entendue en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M GEOUFFRE de la PRADELLE, témoin déjà entendu, cité à la requête de TOTAL SA, prévenue, est de nouveau entendu en sa déposition,

M Martin NDEDE, témoin cité par les Conseils Régionaux de Bretagne, Loire et Poitou-Charentes, parties civiles, a été introduit dans la salle d'audience,

M Martin NDEDE, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M Renaud CLEMENT, témoin cité par les Conseils Régionaux de Bretagne, Loire et Poitou-Charentes, parties civiles, a été introduit dans la salle d'audience,

M Renaud CLEMENT, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

M Patrick POINT, témoin cité par les Conseils Régionaux de Bretagne, Loire et Poitou-Charentes, parties civiles, a été introduit dans la salle d'audience,

M Patrick POINT, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lundi suivant à 10 h 00 ;

Audience publique en continuation du **lundi 2 novembre 2009**,

Maître LECLERC, avocat de la Communauté d'agglomération Quimper Communauté, les communes de Quimper, du Guilvinec et de Penmarc'h, du Syndicat de la Confédération Maritime, de l'Agence maritime Alain MALARDE, d'Alain MALARDE, François LELONG, Xavier LAMBION, Marie-France TREPORT, Stéphane LE FLOCH, Géraldine LE PORT, Michelle RICHARD et Rozenne LE DORCOUR, parties civiles, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier,

Gilles BENTZ, témoin, cité à la requête de la Ligue de Protection des Oiseaux, partie civile, a été introduit dans la salle d'audience,

Gilles BENTZ, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

Jacques TROUVILIEZ, témoin, cité à la requête de la Ligue de Protection des Oiseaux, partie civile, a été introduit dans la salle d'audience,

Jacques TROUVILIEZ, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

Bernard CHEVASSUS-AU-LOUIS, témoin, cité à la requête de la Ligue de Protection des Oiseaux, partie civile, a été introduit dans la salle d'audience,

Bernard CHEVASSUS-AU-LOUIS, a été entendu en sa déposition, après avoir prêté serment, conformément aux dispositions de l'article 446 du Code de Procédure Pénale,

Alain MALARDE, en son nom et au nom d'Alain Malardé Agence Maritime et du Syndicat de la Confédération Maritime, parties civiles, est entendu en ses explications,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mardi 3 novembre 2009**,

Marinette COLIN, Présidente de l'Association des Amis des Collectifs Marée Noire, partie civile, est entendue en ses explications,

Alain BOUGRAIN-DUBOURG, Président de la Ligue de Protection des Oiseaux, partie civile, est entendu en ses explications,

François PATSOURIS, vice Président du Conseil Régional de Poitou-Charentes, partie civile, est entendu en ses explications,

Loïc LEBEUR, Maire de Roenœur, partie civile, est entendu en ses explications,

Jean-Yves LEDRIAN, Président du Conseil Régional de Bretagne, partie civile, est entendu en ses explications,

Pierre MAILLE, Président du Conseil Général de la Finistère, partie civile, est entendu en ses explications,

Jacques AUXIETTE, Président du Conseil Régional des Pays de la Loire, partie civile, est entendu en ses explications,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mercredi 4 novembre 2009**,

Maître VARAUT, avocat du Conseil Général de Vendée et des communes de Notre Dame des Monts, Château d'Olonne, Beauvoir Sur Mer, Bouin, Noirmoutier, Sarzeau, Jard Sur Mer, Hédic, La Barbatre et Saint Gildas de Rhuy, parties civiles, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maîtres DELPLANQUE et DUMONT, avocats des communes de Houat, Quiberon, Flouhinec et Saint Pierre de Quiberon, parties civiles, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier et sont entendus en leur plaidoirie,

Maître LUDOT, avocat de l'Auberge Les Mnarads, la SARL Le Grand Rohu, Bernard JANVIER, Guy RIVIER, la SARL Euro Coquillages, la SARL ACTA, la SA ROUDIER YVES, la SARL Randobalad et Jean-Louis CORMIER, parties civiles, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maître FARO, avocat de l'association France Nature Environnement, Greenpeace France, WWF France, Les Amis des Chemins de Ronde 56, l'ASPAS et les Eaux et Rivières de Bretagne, parties civiles, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maître BOURDON, avocat de l'association Les Amis de la Terre, partie civile, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maître BRIAND, avocat du Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton (VIGIPOL), partie civile, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maître CARTRON, avocat des Unions Fédérales des Consommateurs de Saint Brieuc, Rennes, Brest et Quimper, parties civiles, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maître FRANCK Jérôme, avocat de la Confédération de la Consommation du Logement et du Cadre de Vie, partie civile, dépose des conclusions (désistement à l'encontre de TOTAL SA uniquement) visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maître FRANCK Jérôme, substituant Maître LORRILLIERE, avocat de la Confédération Paysanne 44, partie civile, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Jacky BONNEVAINS, Président de l'association Robins des Bois, partie civile, est entendu en ses explications,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lundi suivant à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **lundi 9 novembre 2009**,

Jacky BONNEVAINS, Président de l'association Robins des Bois, partie civile, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier,

Maître LECLERC, avocat de la Communauté d'agglomération Quimper Communauté, les communes de Quimper, du Guilvinec et de Penmarc'h, du Syndicat de la Confédération Maritime, de l'Agence maritime Alain MALARDE, d'Alain MALARDE, François LELONG, Xavier LAMBION, Marie-France TREPORT, Stéphane LEFLOCH, Géraldine LE PORT, Michelle RICHARD et Rozenne LE DORDOUR, parties civiles, a déposé le 2 novembre 2009 des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maîtres LEPAGE, HUGLO et MOUSTARDIER, avocats des communes de Batz-Sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Mesquer, La Plaine Sur Mer, Fornic, Le Boulguen, Préailles, Saint-Brévin-les-Fins, Saint-Michel-Chef-Chef et Saint-Hilaire-de-Riez, parties civiles, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier et sont entendus en leur plaidoirie,

Maîtres FERRE et KELIDJIAN, avocats de la Ligue de Protection des Oiseaux, partie civile, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier et sont entendus en leur plaidoirie,

Maître TRELLE, avocat de la commune du Croisic, partie civile, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maître CORBIER, avocat de l'association Amis des Collectifs Marée Noire, partie civile, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maître MARCHAND, avocat de l'Office Français de la Fondation pour l'Education à l'Environnement en Europe, partie civile, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier et est entendu en sa plaidoirie,

Maîtres QUIMBERT et LEVY, avocats de M MATHUR, partie civile, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier et sont entendus en leur plaidoirie,

Maîtres THEVENIN et CHABERT, avocats de l'Agent Judiciaire du Trésor, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier et sont entendus en leur plaidoirie,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mardi 10 novembre 2009**,

Maître GENTY, avocat de l'Association Vendéenne des Elus du Littoral (AVEL) et de l'Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL), parties civiles, a envoyé à la cour ses conclusions de désistement d'appel,

Maîtres TORDJMAN, MIGNARD et MABILE, avocats des Conseils Régionaux des Pays de la Loire, de Bretagne et de Poitou-Charentes, du Conseil Général du Finistère, des communes de Saint-Nazaire et de Ploemeur et de la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient, parties civiles, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier et sont entendus en leur plaidoirie,

Maîtres BOUQUET-ELKAIM et DRUJAS, avocats du Conseil Régional de Bretagne, partie civile, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier et sont entendus en leur plaidoirie,

Madame MOTHES, avocat général, est entendue en ses réquisitions,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lundi suivant à 10 H00 ;

Audience publique en continuation du **lundi 16 novembre 2009**,

Madame VALLVE épouse ROY, interprète en langue anglaise, a prêté serment « d'apporter son concours à la justice en son honneur et sa conscience » ;

Maîtres LEVAIRE et DAGORNE, avocats de MM CLEMENTE et DUCCI, prévenus relaxés, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier et sont entendus en leur plaidoirie,

Maître FRANCK Nathalie, avocat de la société TOTAL TRANSPORT CORPORATION, prévenue, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier, et est entendue en sa plaidoirie,

Maître BONNARD, avocat de la société TOTAL PETROLEUM SERVICES LTD devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD, prévenue, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier, et est entendue en sa plaidoirie,

Maîtres SOULEZ-LARVIERE et FONTAINE, avocats de la TOTAL FINA devenue TOTAL FINA ELF devenue TOTAL SA, prévenue, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier, et sont entendus en leur plaidoirie,

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mardi 17 novembre 2009**,

Maître GRELLET, avocat de M POLLARA, prévenu, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier, et est entendu en sa plaidoirie,

Maître SUR, avocat de M SAVARESE, prévenu, dépose des conclusions visées du Président et du Greffier, et est entendu en sa plaidoirie ;

L'audience ne pouvant être terminée, l'affaire a été renvoyée en continuation au lendemain à 9 h 30 ;

Audience publique en continuation du **mercredi 18 novembre 2009**,

Maîtres LE BERRE, ENGELSEN et METZNER, avocats de la SPEA RINA, prévenue, déposent des conclusions visées du Président et du Greffier, et sont entendus en leur plaidoirie,

Le Président a ensuite indiqué qu'il autorise les parties à déposer des notes en délibéré.

Les prévenus, MM SAVARESE, MO, GIOVANNONE, FARAGUER et POLLARA, ont eu la parole en dernier.

Puis la cour a mis l'affaire en délibéré et le président a déclaré aux parties présentes ou régulièrement représentées que l'arrêt sera rendu à l'audience publique du 30 mars 2010, 9 h 30.

Et ce jour 30 mars 2010, il a été en application des articles 485, 486 et 512 du code de procédure pénale donné lecture de l'arrêt par Joseph VALANTIN, ayant assisté aux débats et au délibéré, en présence du ministère public et du greffier.

## DÉCISION

Rendue après en avoir délibéré conformément à la loi,

### Table des matières

TITRE I : Exposé	Page 65
Chapitre I : Faits et procédure	Page 65
Section I : jugement et appels	Page 65

<b>I : Jugement</b>	Page 65
I-1° sur l'action publique :	Page 65
I-2° sur l'action civile :	Page 66
<b>II : les appels</b>	Page 71
II-1 Saisine de la Cour au plan pénal	Page 71
II-2 Saisine de la Cour au plan civil	Page 75
<b>III : les moyens invoques a titre liminaire :</b>	Page 77
<b>Section II : les faits et leur contexte</b>	Page 79
<b>I : les conventions</b>	Page 79
<b>II : les acteurs</b>	Page 82
<b>III : les deux dernières années de l'ERKA</b>	Page 92
<b>IV : le naufrage</b>	Page 96
<b>V : la cause du naufrage selon le jugement</b>	Page 99
<b>VI : la motivation du jugement</b>	Page 104
Chapitre II : les demandes	Page 107
<b>Section I : les exceptions</b>	Page 107
<b>Section II : demandes au fond des parties civiles</b>	Page 110
- M <sup>®</sup> VARAUT :	Page 110
- La Selarl HUGLO-LEPAGE et associés conseil	Page 121
- La Selarl LYSIAS PARTNERS	Page 135
- M <sup>®</sup> DELPLANQUE et M <sup>®</sup> DUMONT	Page 153
- M <sup>®</sup> Christian LORILLIERE	Page 168
- M <sup>®</sup> Alain LECLERC	Page 170
- M <sup>®</sup> KELIDJIAN	Page 173
- M <sup>®</sup> TREILLE	Page 178
- M <sup>®</sup> BRIAND	Page 181
- M <sup>®</sup> Alain-Victor MARCHAND	Page 183
- M. Jacky BONNEVAINS	Page 185
- M <sup>®</sup> Alexandre FARO	Page 187
- M <sup>®</sup> Dominique CARTRON	Page 199
- M <sup>®</sup> Emmanuel LUDOT	Page 201
- M <sup>®</sup> William BOURDON	Page 205

- M <sup>re</sup> Benoit CHABERT	Page 209
- M <sup>re</sup> Jérôme FRANCK	Page 217
- M <sup>res</sup> Jean-Paul LEVY et Michel QUIMBERT	Page 220
- M <sup>re</sup> VALENT et M <sup>re</sup> CORBIER	Page 223
Les désistements	Page 232
<b>Section III : conclusions des prévenus</b>	Page 233
- M <sup>res</sup> Philippe LEVAIRE et Jean-Pierre DAGORNE	Page 233
- M <sup>re</sup> SUR	Page 236
- M <sup>res</sup> Luc GRELLET et Vittorio FORZIO	Page 241
- M <sup>re</sup> Olivier METZNER	Page 254
- M <sup>res</sup> METZNER, LE BERRE et ENGELSEN sur intérêts civils	Page 265
- M <sup>res</sup> Daniel SOULEZ-LARVIERE et Emmanuel FONTAINE	Page 275
- M <sup>res</sup> Daniel SOULEZ-LARVIERE, Emmanuel FONTAINE et Nathalie Franck	Page 281
- M <sup>re</sup> Nathalie FRANCK	Page 294
- M <sup>re</sup> Chantal BONNARD	Page 300
Chapitre III : devant la Cour	Page 303
<b>TITRE II : Motifs</b>	Page 320
<b>Section I : les moyens de droit</b>	Page 320
chapitre 1 <sup>er</sup> : Sur les conclusions, notes et pièces versées en cours de délibéré	Page 320
chapitre 2 : Sur l'immunité de juridiction	Page 321
chapitre 3 : Sur la compatibilité avec la convention MARPOL	Page 324
chapitre 4 : Sur la loi du 1 <sup>er</sup> août 2008 modifiant la prévention	Page 331
chapitre 5 : Sur la prévisibilité de la loi	Page 333
chapitre 6 : Les éléments constitutifs de l'infraction poursuivie	Page 334
chapitre 7 : Sur les causes du naufrage	Page 336
Les travaux de Bijela	Page 346
Section II : Les responsabilités pénales des personnes physiques	Page 348
Chapitre 1 <sup>er</sup> : M. SAVARESE	Page 349
Chapitre 2 : M. POLLARA	Page 354
Section III : La responsabilité des personnes morales	Page 360
Chapitre 1 : La responsabilité de la SpA RINA	Page 361

Sur la responsabilité de la SpA RINA pour les fautes antérieures à sa création	page 362
<b>Chapitre 2 : La responsabilité de la S.A. TOTAL FINA ELF devenue S.A. TOTAL</b>	Page 367
<b>Chapitre 3 : La responsabilité de la société TTC</b>	Page 384
<b>Chapitre 4 : la responsabilité pénale de la société TPS</b>	Page 385
Section IV : sur les intérêts civils	Page 388
<b>sous-section I : responsabilité civile de MM. DUCCI et CLEMENTE</b>	Page 388
<b>Chapitre 1<sup>er</sup> : M. DUCCI</b>	Page 388
<b>Chapitre 2 : M. CLEMENTE</b>	Page 392
<b>sous-section II : M. MATHUR et la mise en danger d'autrui</b>	Page 394
<b>sous-section III : Les autres parties civiles</b>	Page 397
<b>Chapitre 1 : Sur la recevabilité</b>	Page 400
1) Sur les transactions	Page 404
2) sur la qualité à agir des associations parties civiles :	Page 409
3) sur la recevabilité des syndicats à se constituer partie civile :	Page 416
4) Sur la recevabilité des collectivités locales à se constituer parties civiles :	Page 417
5) Sur l'application de la convention C.L.C. :	Page 421
<b>Chapitre 2 : Sur le préjudice écologique et l'intérêt à agir des parties civiles</b>	Page 426
<b>Chapitre 3 : Sur les préjudices des parties civiles</b>	Page 432
Les associations	Page 432
Les syndicats	Page 439
Les collectivités territoriales	Page 441
Les communautés d'agglomération	Page 455
Les conseils généraux	Page 454
Les conseils régionaux	Page 457
Les personnes physiques et les sociétés	Page 460
<b>Chapitre 4 : Sur l'application de l'article 475-1 du C.P.P.</b>	Page 468
Le dispositif	Page 474

## **TITRE I : EXPOSÉ**

### **Chapitre I : Faits et procédure**

#### **SECTION I : jugement et appels**

##### **I : Jugement**

Par jugement rendu le 16 janvier 2008, la 11<sup>ème</sup> chambre du tribunal de grande instance de PARIS a :

##### **1° SUR L'ACTION PUBLIQUE :**

- Déclaré irrecevables les exceptions de nullité soulevées par Monsieur MATHUR ;
- Dit que la responsabilité pénale de la société RINA (SpA) ne peut être recherchée que pour des faits postérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999 ;
- Rejeté pour le surplus les incidents et exceptions présentées par Messieurs SAVARESE, POLLARA, FONASSO et MATHUR, et par les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA ;



- Renvoyé des fins de la poursuite l'Amiral de MONVAL, le Commandant GEAY, le Commissaire en chef VELUT, Messieurs LEJEUNE, THOULIN, FONASSO, CLEMENTE, DUCCI et MATHUR, et les sociétés TTC et TPS ;
- Renvoyé des fins de la poursuite Messieurs SAVARESE et POLLARA et la société RINA (SpA) du chef de mise en danger de la personne d'autrui ;
- Renvoyé la société TOTALFINA devenue TOTAL SA du chef de complicité de mise en danger de la personne d'autrui ;
- a déclaré :

- Giuseppe SAVARESE et Antonio POLLARA coupables pour les faits qualifiés de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la ZEE (zone économique exclusive) ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et les a condamnés, chacun, à 75.000 € d'amende ;
- la société RINA (SpA) coupable pour les faits qualifiés de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la ZEE ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 Tonneaux et l'a condamnée à 375.000 € d'amende ;
- la société TOTAL FINA devenue TOTAL SA coupable pour les faits qualifiés de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la ZEE ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et l'a condamné à 375.000 € d'amende ;

## I-2° SUR L'ACTION CIVILE :

Rejeté la demande de renvoi sur intérêts civils présentée par Monsieur POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA ;

Rejeté la fin de non-recevoir tirée de l'article 5 du Code de procédure pénale invoquée par Monsieur SAVARESE ;

Constaté les désistements de partie civile des communes de :

- Flouharnel,
- La Trinité-Sur-Mer,
- Locoal-Mendon,
- La Faute-Sur-Mer,
- L'Epine,
- Brétignolles,
- Les Sables-d'Olonne,
- La Guéinière,
- La Barre-de-Monts,
- L'île-d'Yeu,
- du District de Noirmoutier,
- du Comité anti-marée noire,
- de l'Union départementale de la consommation, du logement et du cadre de vie de la Vendée
- et de FURC MARÉE ;

Déclaré irrecevables les constitutions de parties civiles :

- de l'établissement public "syndicat mixte de protection du littoral breton" (VIGIFOL),
- du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne (CRFVMB),
- des associations :
  - "Les amis de la Terre",
  - Association nationale des élus du littoral (ANEL),
  - Association vendéenne des élus du littoral (AVEL),
  - "Robin des Bois",
  - "Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe" (FEEE),
  - "Union fédérale des consommateurs Que choisir Saint-Brieuc",
  - "Union fédérale des consommateurs de Rennes",
  - "Amis des collectifs marée noire",
  - "Eaux et Rivières de Bretagne",
  - "Les amis des chemins de ronde 56",
- des organismes suivants :
  - "Syndicat pour l'assainissement du monde maritime" (SPAMM),
  - "Syndicat confédération maritime",
  - de Monsieur CHALVIN,
  - de Madame LEMOAL,
  - de la SARL "LE GRAND ROHU",
  - de l'"AUBERGE DES MONARDS" et
  - d'"EUROCOQUILLAGES" ;

Déclaré recevables les constitutions des autres parties civiles ;

Condamné solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE et Antonio POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA à payer :

- à l'Agent judiciaire du Trésor, 153.808.690,17 euros en réparation du préjudice matériel et 75.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la région Bretagne, 2.574.007,30 euros en réparation de son préjudice matériel, 3.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la région Pays-de-la-Loire, 1.730.098,10 euros en réparation de son préjudice matériel, 3.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la région Poitou-Charente, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- au département du Finistère, 3.312,70 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- au département du Morbihan, 127.571,94 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, 1.015.066,60 euros en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- au département de la Loire-Atlantique, 4.288.834 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- au département de la Vendée, 99.299,50 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune du Guilvinec, 200.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros

en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

- à la commune de **Penmarc'h**, 158.621,05 euros en réparation de son préjudice matériel, 200.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Quimper**, 100.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à **Quimper Communauté**, 100.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **agglomérations du pays de Lorient**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Hoedic**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **l'Île-d'Houat**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Penestin**, 213.700,47 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour le paiement de frais de matériel, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Ploemeur**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Plouhinec**, 23.828,41 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour des dépenses de personnel, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Quiberon**, 73.863,53 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la région Bretagne et le département du Morbihan pour compenser la perte de taxes de séjour subie pour les deux saisons touristiques 2000 et 2001, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Saint-Gildas-de-Rhuys**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Saint-Pierre-de-Quiberon**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Sarzeau**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Batz-sur-Mer**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **La Baule**, 1.500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **La Bernerie-en-Retz**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **du Croisic**, 184.697,80 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Pays-de-la-Loire et le Département de la Loire-Atlantique pour le paiement des frais de personnel, de matériel, de restauration, de transport et de voirie, 126.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Guérande**, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Mesquer**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Mouthiers-en-Retz**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Piriac-sur-Mer**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **La Plaine-sur-Mer**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Pornic**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Pornichet**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Pouliguen**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Préfaïlles**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Saint-Brévin-Les-Pins**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Saint-Michel-Chef-Chef**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Saint-Nazaire**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **La Turballe**, 100.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **La Barbâtre**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Beauvoir-sur-Mer**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Bouin**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Château-d'Olonne**, 4.570,08 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Pays-de-la-Loire et le Département de la Vendée pour frais de nettoyage, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Jard-sur-Mer**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Noirmoutier**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Notre-Dame-de-Monts**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Saint-Hilaire-de-Riez**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la commune de **Talmont-Saint-Hilaire**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la **Ligue pour la protection des oiseaux (LPO)**, 303.167,13 euros en réparation de son préjudice matériel, 100.000 euros en réparation de son préjudice moral, 300.000 euros en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement et 75.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à l'**association Greenpeace France**, 30.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

- à l'association WWF France, 30.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à l'association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE), 18.773 euros en réparation de son préjudice matériel, 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à l'association pour la sauvegarde des animaux sauvages (ASPAS), 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à l'association Fédération française des sociétés de protection de la nature dite France nature environnement, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à l'association "Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie", 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest", 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper", 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à l'association "Environnement 56", 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- au syndicat "La confédération paysanne 44", 271.700,20 euros en réparation de son préjudice matériel, 100.000 euros en réparation de son préjudice moral et 15.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à Monsieur LAMBION, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à Madame LE DORIDOUR, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à Monsieur LE FLOCH, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à Monsieur LELONG, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à Madame LE PORT, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à Monsieur MALARDE, 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à Madame RICHARD, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à Madame TREPORT, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- au GIE "CAMA YEU", représenté par son liquidateur, Maître DUTOUR, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la SARL "ACITA", 6.768 euros en réparation de son préjudice matériel et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- à la SARL "L'HUÏTRIER PIE", 15.329,97 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction de l'indemnisation versée, le cas échéant, par le FIFL, 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

et a ordonné, en application de l'article 464 du Code de procédure pénale, le versement, provisoire de 371.700,20 euros au bénéfice du syndicat "CONFÉDÉRATION PAYSANNE 44", de 10.000 euros au bénéfice de Monsieur MALARDE, 15.000 euros au bénéfice du GIE "CAMA YEU", représenté par son liquidateur, Maître DUTOUR, de 6.768 euros au bénéfice de la SARL "ACITA", et de 10.000 euros au bénéfice de la SARL "L'HUÏTRIER PIE".

Ce jugement a, par ailleurs :

- Déclaré irrecevables les demandes présentées sur le fondement de l'article 470-1 du Code de procédure pénale en ce qu'elles portent sur les faits qualifiés d'abstention volontaire de combattre un sinistre ;
- Condamné solidairement Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA et la société RINA (SpA) à payer à Monsieur MATHUR 16.666,66 euros en réparation de son préjudice moral sur le fondement de l'article 470-1 du Code de procédure pénale et 1.500 euros en application de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile ;
- Débouté les parties civiles du surplus de leurs prétentions ;

## II : les appels

Le droit d'appel des parties civiles étant limité par l'article 497 à leurs seuls intérêts civils, ont seuls fait appel des dispositions pénales :

- la société TOTAL SA, le 25-01-08,
- la société RINA, le 28-01-08,
- M. SAVARESE, le 28-01-08,
- M. POLLARA, le 28-01-08,

le parquet, non seulement des dispositions pénales concernant les quatre personnes physiques ou morales précitées, mais encore de la relaxe accordée à TOTAL PETROLEUM SERVICES LTD devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD, et à TOTAL TRANSPORT CORPORATION.

Toutefois, l'appel du parquet est limité au seul délit de pollution des eaux ou voies navigables française suite à un accident de mer en ZEE ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux. La compétence de la cour est donc limitée, au pénal, à ce délit et aux personnes physiques ou morales précitées.

M. Le Procureur Général a en outre formé appel contre le commandant MATHUR dans le délai de deux mois de l'article 505 du Code de procédure pénale, mais hors du délai de l'article 498 du même Code, puis s'est désisté de son appel. Par ordonnance, son appel a été déclaré non-admis. Aucune partie civile n'ayant formé appel à l'encontre de M. MATHUR, non seulement sa relaxe est définitive, mais il n'est plus en la cause en qualité de prévenu.

Les relaxes prononcées en première instance concernant MM. De MONTVAL, GEAY, VELUT, LEJEUNE, THOUJIN, PONASSO, CLEMENTE et DUCCI sont elles aussi définitives, ce qui n'interdit pas, pour celles des parties civiles qui ont fait appel contre MM. DUCCI et CLEMENTE, de présenter des demandes de condamnation civile de ces personnes devant la cour.

### II - 1° SAISINE DE LA COUR AU PLAN PÉNAL :

Aux termes du dispositif de l'ordonnance de renvoi :

a) A l'encontre de M. SAVARESE : d'avoir, en sa qualité d'armateur et propriétaire du pétrolier Erika, transportant des produits noirs réchauffés et particulièrement polluants, disposant en droit d'un pouvoir de contrôle sur la gestion de la sécurité structurelle du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer provoqué par le capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française notamment :

- en ayant minimisé de façon systématique l'entretien et les réparations du navire par un financement insuffisant au regard de l'état et des besoins d'un pétrolier vieux de 25 ans,
- en ayant recherché, obtenu à titre onéreux et conservé la certification abusive notamment la délivrance d'un Certificat IOPP alors que la coque, les matériaux et la structure du navire ne correspondaient pas à l'état attesté au regard des règles de prévention de la pollution,
- en ayant frété à temps le navire dont il connaissait l'état de corrosion à la société off shore SELMONT, coquille vide, ne répondant pas aux critères de sa mission,
- en n'ayant pas rendu compte aux autorités françaises des fuites de fuel à la mer révélées en début d'après midi le samedi 11 décembre par le télex de 14 h 42 de M. MATHUR à PANSHIP puis dans la journée et dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999,
- en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre ou en limiter les effets.

b) A l'encontre d'Antonio POLLARA : d'avoir, en sa qualité de gestionnaire de l'Erika, de responsable à ce titre des relations avec le RINA, du suivi des réparations, des contacts avec les affrétteurs mais aussi en sa qualité de dirigeant de la compagnie exploitante et responsable à ce titre du respect des règles internationales concernant la pollution, disposant en droit d'un pouvoir de contrôle sur la gestion de la sécurité structurelle et sur la conduite du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer provoqué par le capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le

12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française notamment :

- en ayant accepté de l'armateur qu'il minimise délibérément l'entretien et les réparations du navire par un financement insuffisant au regard des besoins d'un pétrolier vieux de 25 ans,
- en ayant recherché, obtenu à titre onéreux et conservé la certification abusive, notamment la délivrance du certificat IOPF alors que la coque, les matériaux et la structure du navire ne correspondaient pas à l'état attesté au regard de la prévention de la pollution,
- en ayant frété à temps le navire dont il connaissait l'état de corrosion à la société off shore SELMONT, coquille vide, ne répondant pas aux critères de sa mission,
- en ayant délibérément lors des journées du 11 et 12 décembre contrevenu aux dispositions du plan SOFEP,
- en n'ayant pas rendu compte aux autorités françaises des fuites de fuel à la mer révélées en début d'après midi le samedi 11 décembre par le télex de 14 h 42 de MMATHUR puis dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999,
- en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre ou en limiter les effets.

c) A l'encontre de la SpA RINA, étant chargée de la certification du navire tant à titre autonome (certificat de classe) que sur délégation de l'Etat de Malte (certificats statutaires) et chargée pour ce faire de contrôler et d'inspecter le navire dans le cadre de visites périodiques ainsi que la compagnie exploitante PANSHIP et disposant à ce titre en droit d'un pouvoir de contrôle sur le navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française :

- en ayant notamment et par l'un au moins de ses représentants, mis en place un système permettant à un simple inspecteur en rapport direct avec le gestionnaire du navire de pouvoir délivrer des certificats provisoires valables plusieurs mois sans contrôle ni analyse de la direction générale (comme à Bijela en Août 1998) ni même sans qu'elle en soit avertie (comme à Varna et Augusta en novembre 1999) entachant la crédibilité des certificats émis et faisant courir de graves risques en matière de pollution,
- en ayant supervisé de façon incomplète les travaux de Bijela dans le cadre d'une inspection spéciale non préparée et mal suivie, et de les avoir fait réaliser dans des conditions ne permettant pas de corriger les graves déficiences du navire et sur des bases ne répondant pas aux normes du RINA, et en tous cas incompatibles avec une société de classification,
- en ayant, alors qu'elle connaissait les défaillances de la société PANSHIP comme compagnie exploitante, négligé le contrôle du contenu du plan SOFEP de l'Erika et refusé toute sanction aux dysfonctionnements de la société PANSHIP, même après avoir constaté que les défaillances relevées n'avaient pas été corrigées.

d) A l'encontre de la S.A. TOTAL FINA ELF, devenue SA TOTAL, compagnie pétrolière ayant affrété le pétrolier Erika, exerçant en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ayant, par l'un au moins de ses représentants, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française :

- en ayant imposé des contraintes et directives au capitaine au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales notamment au titre de la Convention MARPOL par son immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage,
- en s'abstenant de s'enquérir du respect de ces règles notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance dès le 11 décembre de l'ensemble des avaries du navire, dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire,
- en s'abstenant délibérément de faire part de ses constatations aux autorités maritimes alors qu'elle avait participé à divers exercices anti-pollution aux côtés de ces dernières et notamment durant l'année 1999 et qu'elle était liée par une convention avec le Cèdre,
- et n'ayant pris aucune mesure pour les combattre ou en limiter les effets.

e) A l'encontre de la Société TOTAL TRANSPORT CORPORATION, affréteur au voyage de l'Erika dans le cadre d'une Charte Party signée avec Selmont le 26 novembre 1999, exerçant en fait un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française, en ayant, notamment, et par l'un au moins de ses représentants :

- signé le 26 novembre 1999 avec la société offshore SELMONT un contrat d'affrètement au voyage sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission notamment en terme de prévention de la pollution,
- affrété l'Erika, alors que la date d'acceptabilité du navire était expirée,
- sans s'être assurée des compétences et de la qualité de la compagnie exploitante du navire, en l'occurrence PANSHIP, contrairement à ses propres règles Vetting,
- ayant par immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage, imposé des contraintes et des directives au capitaine au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales notamment au titre de la Convention MARPOL,
- sans s'être enquis du respect de ces règles notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine, alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance dès le 11 décembre de l'ensemble des avaries du navire, dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire,
- s'étant abstenue de faire part de ses constatations aux autorités maritimes alors qu'elle avait été avertie par son co-contractant SELMONT des avaries du navire dès la journée du 11 décembre et qu'elle n'ignorait pas l'importance d'une nécessaire concertation entre les différents opérateurs de navire,
- en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre et en limiter les effets.

f) A l'encontre de la Sté TOTAL PETROLEUM SERVICES, mandataire de TTC et chargée, dans le cadre du service affrètement, de rechercher un navire et de conclure le contrat d'affrètement, puis de faire suivre le navire tout au long du voyage par un opérateur dédié à cette tâche, exerçant de fait un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française, en ayant, notamment, et par l'un au moins de ses représentants :

- signé le 26 novembre 1999 avec la société offshore SELMONT un contrat d'affrètement au voyage, sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission notamment en terme de prévention de la pollution,
- fait affréter l'Erika, alors que la date d'acceptabilité du navire était expirée,
- sans s'être assurée des compétences et de la qualité de la compagnie exploitante du navire, en l'occurrence PANSHIP, contrairement à ses propres règles Vetting,
- en ayant, par immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage, imposé des contraintes au capitaine au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales notamment au titre de la Convention MARPOL,
- sans s'être enquis du respect de ces règles notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine, alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance dès le 11 décembre de l'ensemble des avaries du navire dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire,
- en s'étant abstenue de faire part de ses constatations aux autorités maritimes alors qu'elle avait été avertie par son co-contractant SELMONT des avaries du navire dès la journée du 11 décembre et qu'elle n'ignorait pas l'importance d'une nécessaire concertation entre les différents opérateurs de navire,
- en s'étant abstenue de suivre le navire sur les journées du 11 et 12 décembre, alors que M. POLLARD, opérateur du navire, recevait chaque jour un télex et que, de ce fait, les avaries de structures du navire lui ont été connues dès l'après-midi du 11 décembre 1999, ainsi que le refus du port de

- Saint Nazaire d'accepter le navire en Loire du fait de ses fuites,  
- en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre et en limiter les effets.

Délits prévus et réprimés par les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L. 218-10, L. 218-21, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l'environnement désormais applicables, par l'article 230 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1, 9, 10 et 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL), par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du Code pénal.

Toutefois, le tribunal ayant constaté qu'il était saisi de tous les faits contenus dans l'ordonnance de renvoi ainsi que des circonstances qui permettent de les caractériser et non des qualifications de pollution, de mise en danger de la personne d'autrui et de complicité de ce délit, il devait également examiner les comportements visés seulement au titre de la mise en danger au titre des autres délits.

## II - 2° SAISINE DE LA COUR AU PLAN CIVIL :

1) Quant aux parties civiles, celles qui sont appelantes ont toutes formé appel des condamnations civiles prononcées contre MM. POLLARA et SAVARESE, la SpA RINA et la SA TOTAL pour le délit de pollution.

III - 2° Certaines ont en outre formé appel du rejet de leur demande à l'encontre de MM. DUCCI et CLEMENTE

Il s'agit de l'Office Français de la Fondation pour l'Education et l'Environnement en Europe (FEEE), du conseil général du Morbihan, des communes de Flouhinec, de l'île d'Houat, de Quiberon, du Pouliguen, de Saint Hilaire, de Préfailles, de la Plaine sur Mer, de la Bernerie en Retz, Batz sur Mer, Mesquer, Pornic, Saint Michel Chef Chef, Saint Brévin les Pins, Pénestin, par les associations Vendéenne des élus du littoral (AVEL) et Nationale des Elus du littoral (ANEL), par les UFC de Quimper, d'Ille et Vilaine, de Saint Brieuc, de Brest et par l'association Robin des Bois.

2) Certaines ont également formé appel des dispositions civiles concernant les sociétés TTC et TPS.

Il s'agit de l'Office Français de la Fondation pour l'Education et l'Environnement en Europe (FEEE), des conseils généraux de la Vendée, de la Loire-Atlantique, du Morbihan, du Finistère, des conseils régionaux de Poitou-Charente, des Pays de Loire et de Bretagne, des communes du Guilvinec, de Quimper, de la Turballe, de Saint Pierre de Quiberon, de Flouhinec, de l'île d'Houat, de Quiberon, du Pouliguen, de Saint Hilaire, de Préfailles, de la Plaine sur Mer, de la Bernerie en Retz, de Batz sur Mer, de Mesquer, de Pornic, de Saint Michel-Chef-Chef, de Saint Brévin les Pins, de Pénestin, de Poëneur, de Saint Nazaire, de Pornichet, de Noirmoutier, de la communauté d'agglomération du Pays de l'Orient, des associations AVEL et ANEL, des UFC de Quimper, d'Ille et Vilaine, de Saint Brieuc, de Brest, de la ligue pour la protection des oiseaux, et de M. MALARDÉ.

3) Quant à M. MATHUR, il a formé appel du jugement à l'encontre de MM. POLLARA et SAVARESE, de la SpA RINA et de la SA TOTAL pour les délits de mise en danger d'autrui et de pollution.

4) Les autres parties civiles appelantes des dispositions civiles auxquelles MM. SAVARESE et POLLARA, la SpA RINA et la SA TOTAL ont été condamnés du chef de pollution, sont :

- la Confédération Maritime,
- M. Alain MALARDÉ, agence maritime,
- association les amis de la terre,
- association des amis du collectif marée noire de Nantes,
- le comité Régional des Pêches Maritimes (etc),
- le syndicat mixte de protection du littoral Breton (VIGIPOL),
- M. LESCOUET,
- la SARL Le Grand Rohu,
- M. JANVIER,
- la Société Randobalad,
- M. RIVIER,
- la société ROUDIER,
- la société Eurocoquillages,
- M. CORMIER,
- la SARL ACTA,
- l'auberge des Monnards,
- la commune du Croisic,
- la Confédération de la consommation, du logement et de cadre de vie,
- l'association GREENPEACE,
- l'association APAS,
- l'association France Nature Environnement,
- l'association WWF,
- l'association Eaux et Rivières de Bretagne,
- les Amis du Chemin de Ronde 56.

5) Il faut encore préciser, pour la clarté des débats, que si parmi les parties civiles appelantes, nombre d'entre elles ont été déclarées irrecevables par le tribunal, elles n'ont pas toutes fait appel.

C'est ainsi qu'il ne semble pas que le syndicat pour l'assainissement du mode maritime (SPAMM), M. CHAUVIN et M<sup>me</sup> LEMOAL aient interjeté appel, de sorte que le jugement qui les a déclarés irrecevables en leur constitution de partie civile apparaît définitif.

De même est définitive, en l'absence d'appel de leur part, la constatation des désistements des communes de :

- Flouharnel,
- La Trinité-Sur-Mer,
- Loccal-Mendon,
- La Faute-Sur-Mer,
- L'Epine,
- Brétignolles,
- Les Sables-d'Orionne,
- La Guérinière,
- La Barre-de-Monts,
- L'île-d'Yeu,
- du District de Noirmoutier,
- du Comité anti-marée noire,
- de l'Union départementale de la consommation, du logement et du cadre de vie de la Vendée et de FURIC MARÉE

6) Il conviendra aussi d'accueillir, s'ils sont maintenus, les désistements d'appel des communes de PENESTIN et de La TURBALLE et du conseil général de Loire Atlantique adressés par lettre à la cour.

## III : les moyens invoqués à titre liminaire

Sur le plan procédural, ont été invoqués, avant tout débat au fond, les moyens de droit suivants :

- par la SpA RINA, l'immunité de juridiction,
- par la SpA RINA et la société TOTAL, l'incompétence des juridictions françaises pour juger du délit de mise en danger d'autrui,

- la loi du 5 juillet 1983 sur laquelle repose la prévention de pollution serait contraire à la convention MARPOL,
- par la S.A. TOTAL, la nullité de l'ordonnance de renvoi.
- la SpA RINA ne peut se voir reprocher un quelconque fait délictuel commis avant le début de son activité, le 1<sup>er</sup> août 1998.

IV-1-1° Le premier moyen repose sur le fait que la SpA RINA, comme toutes les sociétés de classification, participerait à l'exécution d'un service public, celui que lui a confié l'état de Malte quant à ses obligations découlant des conventions SOLAS, MARPOL ou encore de MONTEGO BAY. Dès lors, elle doit bénéficier à ce titre de l'immunité reconnue à l'Etat dont elle exerce les prérogatives.

IV-1-2° Le second moyen se fonde sur le fait que le délit de mise en danger d'autrui, qui se serait réalisé lors du naufrage, a eu lieu hors des eaux territoriales (Art 113-2 du Code pénal) que les prévenus sont de nationalité étrangère (art 113-6 du Code pénal), et ne se trouvaient pas à bord d'un navire battant pavillon français (art 113-3 Code pénal).

IV-1-3° Le troisième moyen consiste à soutenir que la loi de 1983 réprime des comportements que la convention MARPOL excuse. Ainsi cette convention assimile à des rejets autorisés "ceux provenant d'une avarie...à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie pour empêcher ou réduire ce rejet, sauf si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer ce dommage, ou témérairement avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement", alors que l'article 8 de la loi de 1983 vise le fait d'avoir provoqué par imprudence, négligence ou inobservation des règlements un accident de mer ayant provoqué une pollution des eaux territoriales.

IV-1-4° Le quatrième moyen est fondé sur l'incertitude qui existerait sur les faits poursuivis, l'ordonnance ne retenant pas les mêmes faits que le réquisitoire définitif.

IV-1-5° Le dernier moyen fait allusion au fait que la SpA RINA, qui a succédé au REGISTRO ITALIANO NAVALE, qui a obtenu la reconnaissance de son immunité de juridiction, a été créée le 29 mars 1999.

IV-2 Le jugement a rejeté ces moyens, à l'exception du dernier, en observant :

IV-2-1° - que la SpA RINA ne peut réclamer l'immunité pour une période où elle n'avait pas d'existence légale et qu'il s'agit d'une société de droit privé, d'une autre nationalité que l'Etat dont l'immunité est invoquée, agissant hors de son territoire pour exercer des activités commerciales. Elle ne peut donc revendiquer une prérogative de puissance publique.

IV-2-2° - que l'article 113-2 du Code pénal répute l'infraction commise sur le territoire national, dès lors que l'un de ses faits constitutifs a eu lieu sur le territoire. Or certains des faits constitutifs du délit de mise en danger d'autrui se seraient produits à Dunkerque.

IV-2-3° - que la règle 11 b) i) de l'annexe 1 de la convention MARPOL, qui dispose que le rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, est une exception à la règle 9 de la même annexe. Or la règle 9 vise les "rejets d'hydrocarbures" que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 ne vise pas, puisqu'il réprime la faute d'imprudence ou de négligence ayant provoqué une pollution consécutive à un accident de mer.

IV-2-4° - quant à l'incertitude dans laquelle se serait trouvée la société TOTAL, le tribunal observe dans son jugement que l'ordonnance de renvoi, dont cette société a eu connaissance plus d'un an avant le début des débats, donne une description détaillée des faits poursuivis sous les qualifications énoncées en son dispositif ainsi que des motifs selon lesquels il existerait des charges suffisantes contre elle.

## SECTION II : les faits et leur contexte

### I : les conventions

Il convient, avant d'examiner les rôles de chacun des intervenants, puis la vie et la fin de l'Erika, de rappeler aussi brièvement que possible, la réglementation, celle-ci ayant suscité tout un ensemble d'activités donnant lieu à la création d'organismes ou de sociétés.

Les transports maritimes, activité internationale, ont nécessité, avec leur développement, la mise en place de normes internationales. C'est ainsi qu'en 1948, une convention, entrée en vigueur en 1958, créa l'Organisation maritime internationale (OMI), premier organisme international chargé d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer et de prévenir la pollution du milieu marin. Elle compte actuellement 166 États membres et deux États associés. L'OMI a adopté une quarantaine de conventions et protocoles et plus de 800 recueils de règles, codes et recommandations ayant trait à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et à d'autres questions connexes.

#### 1) la convention SOLAS :

C'est ainsi que fut adoptée, en 1960, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), qui portait sur toute une série de mesures destinées à renforcer la sécurité de la navigation dans les domaines suivants : le compartimentage et la stabilité ; les machines et installations électriques ; la prévention, la détection et l'extinction de l'incendie ; les engins de sauvetage, la radiotélégraphie et la radiotéléphonie ; la sécurité de la navigation ; le transport de grains ; le transport de marchandises dangereuses et les navires nucléaires.

Une nouvelle version de la Convention SOLAS fut adoptée en 1974 et entra en vigueur en 1980. Elle comportait un chapitre IX instituant un code international de gestion de la sécurité (ISM) qui prévoit notamment (D 3700/11 & s.) que **chaque compagnie** [définie aux termes de l'art 1.1.2 du code ISM comme "le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire de navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le code ISM"] devrait, pour assurer la sécurité de l'exploitation de chaque navire et la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, désigner une ou plusieurs personnes à **terre (DESIGNATED PERSON ASHORE ou D.P.A.)** ayant directement accès au plus haut niveau de la direction qui aurait la responsabilité de surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution.

Il est précisé (art 13.1 du code ISM) que chaque navire doit être exploité par une **compagnie** à laquelle a été délivrée une attestation de conformité le concernant. Cette attestation de conformité, dénommée document of compliance (DOC) doit être délivrée à toute **compagnie** qui satisfait aux prescriptions du code ISM par l'Administration, par un organisme reconnu par l'administration ou par le gouvernement du pays, agissant au nom de l'Administration, dans laquelle la compagnie a choisi de mener ses activités.

Elle doit être acceptée en tant que preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescriptions du code.

Il est également créé (art 13.4 du code ISM) un certificat de gestion de la sécurité, désigné sous l'acronyme **SMC**, délivré au navire par l'administration ou par l'organisme reconnu par l'Administration qui atteste de la conformité de la gestion de la compagnie et de la gestion à bord avec le système de gestion de la sécurité approuvé, cette conformité faisant l'objet de vérifications à intervalles réguliers. Cette disposition est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1998. En vertu des règles du code ISM, chaque navire doit détenir à bord un manuel de gestion de la sécurité, dit "Safety Management Manual", décrivant le système de gestion de la sécurité devant être respecté par l'équipage, et un "shore based contingency plan", plan d'urgence à terre, également détenu à terre, comportant tous les numéros de téléphones utiles et la liste des actions à mener.

#### 2) La convention de Londres (dite Loadlines) :

L'OMI fut encore à l'origine de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (dite "convention Load Lines 66"), entrée en vigueur en 1968, qui a imposé des règles uniformes pour les limites d'immersion des navires, concrétisées par les marques de franc-bord apposées sur la coque des navires, de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, de la Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (Inmarsat), de la **convention dite STCW (Standard of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers**, en français : "Normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille pour gens de mer"), entrée en vigueur en 1984, convention révisée en 1995 pour donner à l'OMI le pouvoir de vérifier les méthodes de gestion, de formation et de délivrance des brevets appliquées par les parties à la Convention. Ces amendements sont entrés en vigueur en 1997.

Le naufrage du Torrey Canyon, en 1967, a de plus provoqué l'adoption de la convention internationale de 1969, entrée en vigueur en 1975, sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, qui confère aux États côtiers le droit d'intervenir lors d'événements en haute mer risquant de causer une pollution par les hydrocarbures.

#### 3) Les conventions sur la responsabilité civile et le FIPOL :

En 1969 toujours, furent adoptées la **Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution** par les hydrocarbures, dite convention CLC, et la **Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation (FIPOL)** pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ces deux dernières conventions établissant ensemble un régime d'indemnisation des victimes de pollution par les hydrocarbures provenant des navires.

Elles ont été modifiées en 1992 par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et par la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution.

La première (D 4096/4) impute la responsabilité des dommages par pollution au **propriétaire** du navire (art III), responsabilité limitée à un certain plafond, sauf si ce dommage résulte de son fait ou de son omission, "*commis témérement et avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement*".

Ce propriétaire est tenu, si son navire transporte plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures, de souscrire une assurance ou un cautionnement bancaire pour couvrir sa responsabilité, souscription donnant lieu à la délivrance par l'Etat d'immatriculation du navire d'un certificat.

La seconde convention (D 4096/18) institue un fond d'indemnisation (FPOL) qui intervient lorsque la victime d'un dommage par pollution n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable sur la base de la première convention. Ce fond est abondé par toute "personne" qui a reçu plus de 150.000 tonnes d'hydrocarbures en un an. Il est prévu que lorsque le montant des demandes excède un plafond (déterminé à l'art 4-4 a), le montant disponible est réparti au marc le franc.

#### 4) La convention MARPOL :

En 1973, fut adoptée la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) qui fit l'objet, en 1978, d'un protocole, entré en vigueur en octobre 1983, instituant de nouvelles mesures, y compris certaines méthodes d'exploitation et prescriptions en matière de construction des navires-citernes.

Dans sa règle 26 de l'annexe I, la convention MARPOL exige la détention, à bord des pétroliers de plus de 150 tonneaux, et dans les bureaux des armateurs et gérants techniques d'un "*Plan de lutte de bord contre la pollution par les hydrocarbures*" dit **SOPEP** (Shipboard Oil Pollution Emergency Plans) approuvé par l'administration.

Un tel plan doit comporter au moins :

- a) la procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les hydrocarbures ;
- b) la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures ;
- c) un exposé détaillé des mesures que doivent prendre les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le rejet d'hydrocarbure ; et
- d) les procédures et le point de contact à bord du navire pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.

La convention MARPOL a également institué, en sa règle 4 de l'annexe I, des visites du navire par des fonctionnaires de l'Etat du pavillon (ou par un organisme agréé par cet Etat) au moment de sa construction et tous les cinq ans au plus pour s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont aux exigences de cette annexe, visites qui donnent lieu à la délivrance d'un "certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures", d'une durée maximale de cinq ans, par l'Etat ou l'organisme habilité par elle sous sa responsabilité. Elle a institué aussi des visites intermédiaires périodiques pour s'assurer que certains matériels et dispositifs sont conformes et en état de marche.

La convention MARPOL a également prévu (article 6-2) des visites par l'Etat du port pour vérifier si le navire n'a pas rejeté des substances nuisibles en infraction aux règles de la convention ou qu'il dispose bien des certificats prévus dans la convention.

A cet égard, il y a lieu de rappeler que, pour exercer ce contrôle par l'Etat du port, 25 états maritimes ont convenu en 1982, dans un Mémoire d'Entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port (Memorandum of Understanding, dit "MOU") visant à éliminer les navires sous-normes grâce à une harmonisation des procédures de contrôle des navires, que chacun d'eux effectuerait le contrôle d'au moins 25 % des navires faisant escale dans ses ports. Ces visites donnent lieu à un rapport, centralisé dans une base de données tenue par le Centre Administratif des affaires maritimes françaises (C.A.A.M.), et à une évaluation du facteur de risque du navire (Target Factor).

La convention MARPOL, en son article III du protocole I, prévoit encore que le capitaine d'un navire auquel est survenu un événement entraînant une probabilité de rejet, même autorisé par la nécessité d'assurer la sauvegarde de la vie en mer ou d'un navire ou résultant d'une avarie, doit faire rapport sans retard sur les circonstances de l'événement, rapport transmis par le moyen le plus rapide à un fonctionnaire ou un organisme compétent qui doit le transmettre sans retard à l'Autorité dont relève le navire en cause et tout autre Etat susceptible d'être touché par l'événement.

Par ailleurs, la convention MARPOL interdit en sa règle 9 de l'annexe I le rejet à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures, sauf exceptions très limitatives, dont celles de la règle 11 (notamment pour assurer la sécurité du navire ou d'un autre navire, sauver des vies humaines, ou lorsque le rejet provient d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises pour empêcher ou réduire ce rejet et sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou témérement et conscient du dommage susceptible d'en résulter).

5) En 1990, l'OMI adopta la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC), qui visait à renforcer les moyens dont disposaient les nations pour faire face à une situation d'urgence. Cette convention entra en vigueur en mai 1995.

En 1996, l'OMI adopta la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, qui établit un régime d'indemnisation à deux niveaux concernant non seulement la pollution mais d'autres risques, tels les risques d'incendie et d'explosion.

6) Ces diverses conventions ont suscité la création de nombre de certificats détenus à bord du navire, parmi lesquels il faut citer :

- le certificat de classe,
- le certificat d'enregistrement,
- le certificat de jauge,
- le certificat de qualification du capitaine et des officiers,
- et pour la sécurité :
- le certificat de ligne de charge (load line), celui de sécurité de construction, de sécurité radiotélégraphique et radiophonique, celui de prévention de la pollution, des équipements de sécurité, de prévention de la pollution pour les eaux usées et, bien entendu, les certificats SMC et DOC.

## II Les acteurs

### 1) L'ERIKA :

D'abord, le navire, un pétrolier, construit en acier doux, de 184 m de longueur, de 28 m de largeur, de 15 m de creux, de 11 m de tirant d'eau et dont le port en lourd était de 37.283 tonnes métriques ("métrique" pour la distinguer des "long ton" et "short ton" employées par les américains et qui valent respectivement 1.016 et 907 kg).

Il a été construit en 1975 par un chantier japonais et par conséquent, c'est un navire "pré-MARPOL", à simple coque et conçu sans ballasts séparés.

En 1990, les citernes 2 et 4 latérales ont été transformées en "clean ballast tanks" (CBT : citernes utilisées comme ballasts lorsque le navire est vide de cargaison et qui doivent être lavées entre chaque usage) puis, en 1993, les CBT 2 ont été dédiées au seul ballastage à l'eau de mer (segregated ballast tanks : SBT).

En 1997, la citerne 4 centrale est devenue également une SBT avant d'être remplacée, en 1998, à Bijela, par les citernes 4 latérales. A cette occasion, ces citernes, qui ne comportaient pas d'enduit selon le rapport de la "Malta Maritime Authority (MMA)" (D 3510/148) ou uniquement au plafond et au fond (selon le rapport TEXACO du 20 novembre 1999 D 2397/12) ont été dotées de protections cathodiques "sacrificielles". Toutefois ces protections ne seraient efficaces, selon la MMA (D 3510/131), que plongées durant une semaine au moins dans l'eau de ballast, ce qui exclurait les trajets intra européens.

Lancé sous le nom de Shinsei Maru, l'Erika a pris successivement huit noms (Glory Ocean, Intermar Prosperity, South Energy, Jahre Energy, Prime Noble, Prime Nobles, Nobless) avant d'être baptisé "Erika".

Il a connu trois échouages (D 3510/43), le premier en 1977 dans l'Orénoque, le second en 1979 également dans l'Orénoque et le dernier en septembre 1996 dans le chenal de Sétubal (Portugal).

Il a été successivement classé auprès du NKK (nippon), puis à l'ABS (American Bureau of Shipping) de 80 à 93, au BV (bureau veritas) de 93 à 98, puis au RINA le 23 juin 1998.

Entre décembre 1990 et son naufrage (rapport MMA D 3510/13), l'Erika a subi 18 inspections de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, la dernière en novembre 1999.

Son "target factor", de 12 lors du naufrage, en faisait un navire qui n'attirait pas particulièrement l'attention des autorités portuaires. A titre d'exemple, le Maria K, qui a monopolisé l'attention des autorités maritimes de l'atlantique le 11 décembre 1999, avait un "target factor" de 40.

Il faisait partie d'une série de huit navires semblables à l'origine. Selon le rapport de la "Malta Maritime Authority (MMA)", ses sisters ships ont connu des avaries amenant fissures et flambages, les lisses de pont se détachant du pont, et une corrosion accentuée.

Il était armé par un équipage recruté, selon les sources, auprès de la société HERALD MARITIME SERVICE à BOMBAY ou auprès de PANSHIP MUMBAI. Après son acquisition, sa gestion a d'abord été assurée par STAR SHIP (D 4092) puis confiée à PANSHIP, le 13 juillet 1997.

## 2) TEVERE SHIPPING COMPANY Limited :

Le propriétaire :

Le navire a été acquis en 1994 par une "single ship company", la TEVERE SHIPPING COMPANY Limited, immatriculée à Malte, et qui est l'armateur.

La TEVERE SHIPPING COMPANY était possédée par deux sociétés libériennes, immatriculées en 89 et 90, dont M. SAVARESE détenait, selon ses déclarations, la totalité des actions (D 1098).

Ces actions, au porteur, étaient nanties auprès de la Banque of Scotland, qui a financé pour l'essentiel l'achat de l'Erika. Les échéances du prêt consenti par cette banque étaient payées par les contrats d'affrètement.

De la même manière, M. SAVARESE possédait, au travers d'autres "single ship company", trois pétroliers.

Néanmoins, sa situation financière était, selon les experts nommés par le juge d'instruction, obérée, M. SAVARESE ayant des dettes envers "HERALD MARITIME" pour le salaire de l'équipage, envers le RINA et envers le chantier de Bijela.

Dans un premier temps, par une charte-partie du 18 septembre 1996, la TEVERE SHIPPING a concédé à la société EUROMAR (qualifiée d'armateur disposant ou d'affréteur à temps) l'affrètement de l'Erika pour une période s'achevant le 18 septembre 1999.

EUROMAR est une société dont M. SAVARESE et ses deux soeurs étaient actionnaires.

Par une charte-partie du 14 septembre 1999, la société SELMONT, société immatriculée à Nassau aux Bahamas, a affrété l'Erika pour six mois renouvelables, par le truchement de la société AMARSHIP.

## 3) AMARSHIP :

La société AMARSHIP, société suisse en sommeil et réactivée en 1998, propriété de MM DUCCI et CLEMENTE, avait pour activité la gestion commerciale et le courtage des navires (précisément du groupe suisse d'ALELIO). Après la création en 1999 de la société SELMONT, dont les deux seuls actionnaires sont MM DUCCI et CLEMENTE (ce qu'ils ont tenté de cacher), AMARSHIP a souscrit avec SELMONT un contrat de services et cela le 15 septembre 1999, lendemain du jour où cette dernière société affrétait l'Erika auprès de TEVERE SHIPPING.

Selon M. CLEMENTE, AMARSHIP fournissait à SELMONT les services opérationnels, commerciaux, la gestion du fret, les services comptables et le courtage.

## 4) SELMONT :

L'affréteur à temps de l'Erika ou l'armateur disposant (time-charter) ou encore le fréteur au voyage.

A ce titre, selon le Lamy Transport, il conserverait, en théorie, la gestion nautique et commerciale du navire.

SELMONT, société créée en 1999, dont le siège est aux Bahamas, a eu pour unique activité le "shipping" ou l'affrètement de navires.

Pour trouver un navire à affréter, elle se serait adressée, au travers de la société AMARSHIP, à un "broker" maritime de Gênes, la société Mercury, qui lui a indiqué l'Erika et TEVERE SHIPPING. C'est la société Mercury qui a préparé le contrat de location entre TEVERE SHIPPING et SELMONT. (D 2145/5).

L'affrètement étant payable d'avance, SELMONT, durant les deux mois et demi durant lesquels cette société a disposé de l'Erika, a effectué quatre paiements dont deux au bénéfice de TEVERE SHIPPING (pour les périodes du 21 septembre au 21 octobre et du 21 octobre au 21 novembre 2009, puis deux autres à la Société EUROMAR SpA de Naples, sur demande de M. SAVARESE (à laquelle cette société appartient), l'un de 154.066,20 francs suisses le 1<sup>er</sup> décembre 1999 pour la période du 21 novembre au 21 décembre et l'autre de 105.025,37 F.S., le 10 décembre 1999, [D 2061/4]), par avance sur demande de M. SAVARESE.

Le contrat signé entre TEVERE SHIPPING et SELMONT, le 14 septembre 1999 (D 3141), a été établi sur le formulaire «SHELLTIME 5 (établi par la société SHELL pour l'affrètement à temps). Il s'agit d'un formulaire de charte-partie standard, couramment employé pour l'affrètement de navires pétroliers (D 2332/1) et qui impose à l'armateur (TEVERE SHIPPING) des obligations quant à l'état du navire, qui doit être apte au transport du pétrole et/ou de ses dérivés, en bon ordre et en bon état et en tout point apte, et posséder tous les certificats et documents nécessaires à bord. A la date de sa mise à disposition, il doit avoir un équipage compétent et en nombre suffisant.

L'affréteur à temps (SELMONT) peut donner des instructions à l'armateur et au commandant concernant le chargement et le déchargement de la cargaison. En revanche, selon la cour d'appel de LONDRES dans le «HILL HARMONY» 1992 Lloyd's (D 2332/2)), la navigation, la route à suivre ainsi que la sécurité de la cargaison, une fois celle-ci chargée à bord, relèvent uniquement de l'armateur et du commandant.

L'affréteur à temps doit fournir au navire le combustible pour naviguer et chauffer la cargaison (les soutes), en fonction des informations qui lui sont données par l'armateur. Cependant, afin que l'affréteur puisse fournir la quantité correcte de soutes, il doit se fier aux informations données par l'armateur quant à la quantité demandée. Il a d'ailleurs été jugé par la même cour d'appel de LONDRES qu'il était du devoir du commandant de donner à l'affréteur des informations correctes afin de lui permettre de charger la quantité de soutes nécessaire pour accomplir la traversée.

Le lendemain de la souscription du contrat entre TEVERE SHIPPING et SELMONT, soit le 15 septembre, TOTAL affrétait l'Erika. Il s'agissait du second affrètement de l'Erika (D 1957/3, et scellé n° 19 et 24)) par TOTAL, qui a ensuite affrété l'Erika à deux autres reprises, le 6 octobre et le 26 novembre 1999, le premier affrètement ayant eu lieu avec la société EUROMAR, le 2 septembre 1999.

M. DUCCI a indiqué (D 2330) qu'il savait par la société SERNAVIMAR, avant même d'affréter à temps l'Erika, que TOTAL avait besoin du navire.

SELMONT a, en outre, frété l'Erika à la société LIA OIL, du 6 au 17 octobre 1999, à LUKOIL de Novorossiysk à Augusta et du 8 au 24 novembre, et à REPSOL du 27 novembre au 5 décembre.

Selon M. CLEMENTE (D 3586), SELMONT n'assurait pas la gestion nautique de l'Erika qui relevait de PANSHIP.

PANSHIP est, selon lui, le gérant du navire pour le compte de l'armateur. Il garde la gestion nautique du navire quel que soit le type d'affrètement du navire.

Pour lui la gestion nautique c'est :

- le recrutement de l'équipage et tout ce qui est lié à l'équipage,
- les instructions au commandant et à l'équipage au nom de l'armateur,
- la structure du navire,

or PANSHIP était l'entité qui s'occupait de la sécurité et de la structure du navire ainsi que de sa bonne navigabilité, alors que SELMONT n'avait que la partie commerciale, à savoir la recherche commerciale des affréteurs.

La société TOTAL SA a estimé pour sa part (D 2944, page 24) que le fréteur au voyage conservait la double gestion nautique et commerciale...

## 5) PANSHIP Management & Services SRL, l'opérateur :

La société PANSHIP, société appartenant pour moitié à la famille POLLARA et pour l'autre moitié à M. VITIELLO a, dès mai 1997, sollicité sa certification ISM du Registro Italiano.

Cette demande a donné lieu à un audit préliminaire en décembre 1997 puis le 4 février 1998. PANSHIP a obtenu du Registro Italiano la délivrance d'un DOC provisoire, le 23 février 1998. Ce certificat a été confirmé le 5 mai 1998 et étendu aux vraquiers.

Selon le contrat conclu entre la société PANSHIP Management & services S.R.L. de Ravenne en Italie et TEVERE SHIPPING Ltd et, qui a trait, selon le document que la première a adressé à la seconde, à la "gestion technique du navire", cette société s'oblige (D 3712/2), notamment à :

- effectuer des visites périodiques pour s'assurer de l'état du navire ou avant une inspection Vetting, pour proposer les remèdes aux faiblesses constatées,
- organiser les réparations acceptées et nécessaires,
- organiser les inspections Vetting, assister à celles-ci, préparer la correction des faiblesses relevées,
- obtenir l'acceptation par les grands groupes pétroliers,
- assurer la maîtrise du navire et de l'équipage, organiser la fourniture des pièces de rechange,
- donner au nom des propriétaires les instructions et passer les commandes,



- organiser l'avitaillement du pont, machines et cabines, réaliser les travaux de routine,
- veiller aux inspections périodiques intermédiaires,
- analyser les factures de fournitures et travaux, négocier avec les entrepreneurs et chantiers navals,
- recruter et fournir l'équipage (commandant, officiers, mécaniciens, marins etc...),
- veiller à tous les points se rapportant à la discipline, aux questions sociales, à la santé et aux conditions sanitaires, à l'avitaillement et au stockage des vivres,
- prendre toutes les assurances se rapportant au navire (la coque, la machine, les gains et dépenses) et gérer et obtenir le règlement de toutes actions courantes découlant des assurances.

De son côté, TEVERE SHIPPING s'engage à régler les fournisseurs, les chantiers navals, les salaires, la couverture P & I, la couverture assurance corps et machine (Panship étant mandatée le cas échéant pour payer ces dépenses au nom de TEVERE SHIPPING) et à payer à PANSHIP la somme forfaitaire de 5.000 \$ US par navire et par mois plus les frais de voyage, de timbres, téléphone et autres coûts engagés par PANSHIP pour l'exécution de sa mission.

Toutefois, PANSHIP (D 3915) a été présenté comme gestionnaire nautique (et pas uniquement technique) de l'Erika dans une lettre du 6 février 1998 adressée par TEVERE SHIPPING Ltd à l'autorité maritime de Malte et envoyée en copie à PANSHIP et au RINA. Par ailleurs, paraissent aller dans le même sens les mentions du Safety Management Manual établi par PANSHIP en application de la convention SOLAS (3915/34), qui en impute l'établissement à la "compagnie", et la reconnaissance par M. FOLLARA (D 916/4) de sa qualité de personne désignée à terre (DPA) dans le cadre de l'ISM et de la convention SOLAS.

Cette qualité de gestionnaire nautique impliquerait alors, selon le droit maritime français, que PANSHIP pourvoit à l'équipement et l'armement du bâtiment, assure le paiement de l'équipage, l'entretien du navire, le paiement des réparations et règle les assurances du navire (selon la définition du précis Dalloz de Droit Maritime).

#### 6) LERINA :

C'est une société de classification, au même titre que le bureau Véritas. Les sociétés de classification sont nées à Anvers en 1828 de la nécessité pour les assureurs de navire et de cargaison d'apprécier le risque qu'ils couraient en fonction du navire employé.

Elles exercent une mission de classification des navires, délivrent à ce titre les certificats de classification (coque, machine, chaudière, pour le RINA il s'agit d'un certificat unique) et une mission de certification des navires pour le compte des administrations et des autorités maritimes, notamment dans le cadre de la règle 4 de l'annexe I de la convention MARPOL. Enfin, elles ont un rôle de conseil et d'assistance technique auprès des armateurs.

Les principales sociétés de classification, dont le RINA, se sont regroupées au sein de l'IACS, qui a pour objectif de promouvoir les normes les plus sûres et d'en assurer une même application par l'ensemble de ses membres. L'IACS a ainsi mis en place une procédure, la procédure TOCA (Transfer Of Class Agreement), qui, en cas de changement de classification, permet [cf déclaration de M. PINGIORI (D 1095) & D 1750 p. 19] à la société de classification choisie de connaître les prescriptions éventuellement émises par la société de classification précédente et lui interdit la délivrance d'un nouveau certificat de classe avant exécution de ces prescriptions.

La procédure TOCA n'a pas institué de visite préalable en cas de transfert de classe, mais le RINA a, en mai 1997, mis en place une telle visite pour les pétroliers âgés de plus de 15 ans. Cette visite est limitée à un examen visuel, à la différence de la visite spéciale (Special survey).

Selon Monsieur DI MACCO, président du conseil d'administration et représentant légal de la SpA RINA (D 1092), celle-ci a été constituée fin mars 1999 et est entrée en activité le 1<sup>er</sup> août 1999, succédant à un organisme contrôlé par l'Etat Italien qui avait la même organisation et le même personnel mais qui ne répondait plus aux exigences de concurrence découlant des règles communautaires.

Son actionnaire reste un organisme public, mais il s'agit, selon lui, d'un "organisme de caractère privé" ... "une société qui, en quelque sorte, est une société par actions avec toutes les qualités d'une société par actions, pour gérer de façon privée cette activité de classification et certification dans le domaine naval et industriel."

Cette transformation n'a cependant apporté aucun changement dans son organisation pratique.

Selon M. SQUASSAFIORI, directeur général et administrateur délégué de la SpA RINA, l'administration charge la société de classification d'émettre pour son compte les certificats qui prouvent ou permettent d'affirmer que le navire est conforme aux conventions internationales. La responsabilité de la société de classification consiste à garantir le respect de ces normes.

D'après le rapport de la Malta Maritime Authority (MMA) (D 3510/215), au 28 octobre 1999, sur 213 Etats de pavillon, 55 avaient délégué au RINA leurs responsabilités quant aux inspections statutaires et à la délivrance des certificats.

#### 7) La S.A. TOTAL :

Entreprise pétrolière française privée, qui fait partie des six plus grosses entreprises du secteur, la société TOTAL FINA S.A. devenue le 22 mars 2000 TOTAL FINA ELF SA, puis, le 6 mai 2003, TOTAL S.A., exerce notamment une activité de trading et de shipping.

Pour ses activités elle contrôle à 100 % de nombreuses filiales.

Ainsi TOTAL PÉTROLEUM SERVICE (TPS), basée à Londres, qui, pour le compte de Total International Limited (TIL), société de négoce, cherche le client pour les produits de raffinage, ici du FO n° 2 produit par la raffinerie de Dunkerque d'une autre filiale, TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION (TRD) dont le siège est à Paris La Défense, qui a en charge l'ensemble des activités de raffinage et de distribution de produits pétroliers en France. Pour le transport, TPS s'adresse à la Direction Trading Shipping qui dépend de TOTAL SA. A la suite de quoi, TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC) affrète le navire qui convient au transport.

Le PDG de TOTAL FINA ELF a manifesté, dans une charte, son intention de donner la priorité à la sécurité et l'environnement. Il y est ainsi écrit que "TOTAL FINA ELF privilégie dans le choix de ses partenaires industriels et commerciaux leur capacité à adhérer à sa politique en matière de sécurité, de santé, d'environnement et de qualité".

A la suite du choc pétrolier du début des années 1970, qui a provoqué une chute brutale du taux de fret et rendu très attractif le marché spot, mais aussi de l'entrée en vigueur de la convention CLC, qui désignait le propriétaire du navire comme responsable des dommages causés par la pollution, les compagnies pétrolières, qui avaient jusque là leur flotte propre, se sont désengagées du secteur maritime.

Dès la fin des années 1970, un certain nombre de compagnies membres de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) a commencé à développer un système de contrôle des navires, dit "vetting". La SHELL a été le premier groupe en 1973 à mettre en place ses propres programmes de surveillance, renforcés en 1978 à la suite de la catastrophe de l'Amoco Cadiz. La plupart des compagnies pétrolières suivirent ce mouvement, dont ELF en 1991.

Les membres de l'OCIMF, à travers plusieurs réformes, ont progressivement coordonné leurs procédures par l'intermédiaire de programmes d'harmonisation et de partage de l'information tels que l'édition du Guidelines for Vetting Inspection en 1989, la création de la base de données SIRE en 1993, l'harmonisation des procédures en 1997. Les inspections se sont multipliées, se basant notamment sur la réglementation internationale (telles SOLAS, MARPOL ou STOWI).

Ce sont les armateurs qui initient les inspections et en supportent la charge financière. Chacun d'entre eux demande l'inspection à une compagnie pétrolière en fonction de ses besoins.

A l'époque de l'affrètement de l'Erika, le service Vetting de TOTAL dépendait de la direction TRADING et SHIPPING et comprenait trois superintendants salariés de TOTAL et quatre inspecteurs qui ne étaient pas mais intervenant exclusivement pour TOTAL, tous de formation et d'expérience maritime, spécialisés dans les navires pétroliers et gaziers.

Lors de leurs visites sur les navires, ces superintendants/inspecteurs avaient à remplir un questionnaire propre à TOTAL (booklet), identique au VIQ de l'OCIMF. Ils établissaient également un rapport non formalisé faisant apparaître leurs appréciations sur le navire visité. Les rapports des superintendants/des inspecteurs étaient introduits dans le système SIRE (commun aux membres de l'OCIMF, majors pétroliers) et dans un système spécifique à TOTAL, baptisé SURF.

Dans la mesure où le service Vetting de TOTAL a, moins d'un an avant une consultation du système SURF, procédé à une inspection de Vetting favorable, cette consultation fait apparaître dans la première fenêtre de visualisation une situation positive : "YES". Sinon, elle indique "UNCLASSIFIED" si la dernière inspection de Vetting date de plus d'un an, ou "NO" si l'inspection n'a pas été favorable.

Les inspecteurs du service Vetting de TOTAL n'ont accès ni au système SIRE (dont l'accès est limité au Port State Control et à certains services des majors), ni au système SURF dont l'accès est réservé aux superintendants du service Vetting de TOTAL et au service Affrètement de TOTAL.

Dans une note du 31 mars 1998, dite "note MADEC", le groupe TOTAL, observant que les procédures de sécurité de la direction DTS n'étaient pas systématiquement adoptées, rappelait que tout navire pétrolier proposé à l'affrètement devait faire l'objet d'une demande d'acceptation préalable auprès du service Vetting de TOTAL DTS.

Ce service a pour tâche principale l'inspection des navires susceptibles d'être affrétés à temps ou au voyage, pour s'assurer de la qualité du navire et de son équipage dans le domaine de la sécurité et de la prévention des risques d'accident ou de pollution. Il souligne que "la consultation du service Vetting est systématique chaque fois qu'une entité du groupe TOTAL intervient directement ou indirectement dans le transport d'une cargaison et peut engendrer des risques d'accident et de pollution".

Une demande d'acceptation préalable doit être adressée au service Vetting lorsque le navire fait l'objet d'un contrat d'affrètement par une entité du groupe, ou lorsque la cargaison appartient à l'une de ces entités ou encore lorsque celle-ci passe par un terminal appartenant à cette entité.

Dans un article (D 394/2) écrit peu après par M. THOULIN, Directeur Juridique et Sécurité de la SA TOTAL (D 1774/7), ce dernier, rappelant le coût très élevé des pollutions et l'éventualité d'une recherche de la responsabilité de l'affréteur sur le terrain délictuel ou quasi-délictuel pour faute ou négligence dans le choix d'un navire, d'autant qu'il y aurait "une tendance générale des juges à mettre en cause la responsabilité des "donneurs d'ordre" en matière de transport, soulignait le risque de voir "les juges se livrer, en l'absence de texte, à des contorsions juridiques pour mettre en cause celui qui dispose de la puissance économique, le propriétaire de la cargaison".

Il soulignait aussi l'impact médiatique d'un tel accident.

Quant à la sélection des navires, il indiquait que les deux principes de l'action de TOTAL en cette matière étaient l'analyse complète du navire sur la base des critères COMF et une transparence totale grâce à des règles écrites. Néanmoins, dans certaines régions du monde, où les opérateurs ont du mal à trouver des navires de qualité eu égard au niveau de la flotte locale, "il faut parfois adapter le niveau d'exigence aux réalités du terrain", écrivait-il.

#### **8) TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC) :**

L'affréteur au voyage :

Cette société immatriculée à Panama en 1968, présidée par M. THOULIN, n'a aucun salarié et agit en faisant appel aux moyens de TOTAL PETROLEUM SERVICE qui comporte une centaine de salariés.

Dans la charte-partie non signée mais clairement acceptée par les parties en cause (D 3141), par laquelle Selmont a frété pour le transport, à compter du 8 décembre 1999 de 30.000 tonnes minimum de fuel oil n° 1 ou 2 de Dunkerque à Mazzo (destination prévue), TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC) figure comme affréteur.

A la conclusion de cette charte-partie sont intervenus également les courtiers PETRIAN Shipbrokers de Londres (pour TOTAL) et SERNAVIMAR, courtier d'affrètement à Venise (pour AMARSHIP (SELMONT)).

Cette charte-partie a été établie à partir d'une charte-partie type, appelée "shellvoy 5", qui a été complétée par un mail de PETRIAN Shipbrokers et par un mail de Toby POLLARD de TOTAL DTS, en date du 30 novembre 1999.

Ce dernier mail impose que le capitaine se conforme aux instructions spécifiques de "TOTAL" concernant "la cargaison/le voyage" visé par la charte-partie.

Ces instructions spécifiques interdisent au cours du voyage le transfert d'une citerne à l'autre du navire sans le consentement exprès de TOTAL, sollicité par télex, et que TOTAL ne devra pas différer déraisonnablement si cela est nécessaire pour rééquilibrer l'assiette du navire. En cas d'urgence impliquant des risques structurels pour le navire ou des risques pour la vie humaine, le capitaine pourra y procéder, sauf à aviser TOTAL, dès que possible, de ces circonstances.

Il est encore prévu que les accidents graves tels qu'abordages, échouements, explosions, incendies ou pollutions doivent être signalés à l'Unité d'Intervention d'Urgence de TOTAL, avec le descriptif des circonstances et des conséquences.

Enfin, les instructions au voyage précisent : "Tout ordre venant directement des expéditeurs/ destinataires/ courtiers/ agents/ pilotes ou toute autre personne ne doit être accepté par le capitaine avant qu'il ait demandé et obtenu l'accord de TOTAL."

A noter que la charte-partie Shellvoy n° 5 dispose que le fréteur, donc SELMONT, fera toute diligence pour que le navire et sa coque, ses machines, citernes etc... soient en bon état et aptes à effectuer le transport requis et que l'équipage est complet et compétent. Il devra également, selon les modifications apportées à la charte-partie (p. 3), transmettre au service TOTAL Shipping Risk Assessment Dept, les points de contact du fréteur selon le SOFEP et les coordonnées de la personne qualifiée et de l'organisation pour l'évacuation des déversements d'hydrocarbures (CSRO), une copie du Safety Management Certificate et le "document de conformité" ("DOC") du fréteur.

Elle impose que le navire effectuera son voyage avec la plus grande rapidité (partie II 3), étant précisé par ailleurs (p. 4 des dispositions spéciales) que "le fréteur garantit que le navire réalisera le voyage en charge à une vitesse d'environ 12,5 noeuds, si les conditions atmosphériques et de sécurité le permettent, et que le navire dispose d'une quantité suffisante de soutes à bord avant de charger la cargaison de l'affréteur de manière à permettre la réalisation du voyage à venir."

De certaines de ces clauses, M<sup>re</sup> REMOND-GOULLLOUD, expert désigné pour analyser les différents contrats aux fins d'identifier les divers intervenants, a conclu que TOTAL a assuré une gestion technique de fait et s'est comporté comme l'armateur (D 2436/48).

#### **9) TOTAL PETROLEUM SERVICES (TPS) :**

TPS, devenue depuis le 10 mars 2004 Total Gas & Power Services Limited, est le courtier (broker) exclusif du groupe TOTAL pour les produits et navires. Elle est notamment le mandataire de TOTAL INTERNATIONAL LIMITED (TIL) pour l'ensemble des négociations commerciales (vente et affrètement).

La société est organisée autour de trois grands services qui sont :

- le Trading de brut (M Barbe),
- le Trading de produits,
- et le Shipping c'est-à-dire l'affrètement, du ressort de M. LAVENIR divisé en deux services :
- le service affrètement proprement dit où travaille M. FÉCHOUX. L'affréteur est chargé de rechercher le navire et de conclure le contrat d'affrètement.
- le service Ship Operator dirigé par M. MARTENS avec sous ses ordres M. POLLARD (D 4177/89), qui suit le voyage dès que le navire est affrété.

Elle fournit non seulement des prestations de service pour la réalisation des opérations de trading pour le compte de TOTAL INTERNATIONAL LIMITED, mais en outre elle met sa structure et son personnel à la disposition de TTC pour procéder aux opérations d'affrètement et de frètement à temps ou au voyage (D 2190).

En l'espèce, TPS, en tant qu'agent du trading EUROPE de la filiale TOTAL INTERNATIONAL LIMITED, a passé contrat à TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION (TRD), propriétaire initial du produit, de 25 000 à 30 000 tonnes de FO2 à livrer à ENEL, producteur et distributeur d'électricité en Italie.

L'un de ses agents, Nicolas FÉCHOUX, avait consulté, le 26 novembre 1999, la base SURF qui indiquait sur sa première page consacrée à la "travailabilité" de l'Erika : "YES".

#### **10) TOTAL INTERNATIONAL LIMITED (TIL) :**

C'est cette filiale de TOTAL SA qui a contracté avec la société ENEL pour la livraison "ex-ship" (inverse de FOB (Free On Board) (à la sortie du navire). TIL s'était engagé à livrer entre 200.000 et 280.000 tonnes de FO2 entre le 1<sup>er</sup> mai et le 31 décembre 1999, par livraisons mensuelles de 23.000 à 35.000 tonnes avec une pénalité de 3 \$ par tonne manquante.

#### **11) LES ASSUREURS :**

Ils sont au nombre de trois.

- 1) l'assureur du propriétaire en responsabilité (envers les tiers, envers les propriétaires des marchandises transportées et envers les co-contractants) ou Protection & Indemnity clubs (P & I) des Armateurs : la Steamship Mutual à Londres. TEVERE SHIPPING ayant engagé une procédure en limitation de sa garantie, conformément à l'article III de la convention CLC, la Steamship Mutual a signé une lettre de garantie à hauteur de 84.247.733 FF, plafond fixé par la juridiction saisie. A noter que cette somme est incluse dans le plafond d'indemnisation du FIFOL qui est de 1.211.966.811 FF (D 3072/111) et que TOTAL SA et le gouvernement français ont renoncé à faire valoir leurs droits sur cette somme. Avec le FIFOL, la Steamship Mutual a engagé une cinquantaine d'experts pour évaluer les demandes d'indemnisation. C'est ainsi que la Steamship Mutual a réglé :

- au titre de la pollution : 11.466.628 dollars au bureau Echo (bureau de gestion des indemnisations du naufrage de l'Erika) de Lorient sur un montant estimé de 21.137.934 dollars incluant les honoraires et ceci en application de la convention FIFOL de 1992,
- au titre de la cargaison, 2.680.246 dollars (soit moins que la valeur selon facture),

- au titre de l'équipage (rapatriement de l'équipage, frais d'hôtel, pertes de salaires et de leurs effets) 168.439 dollars et 5 millions de dollars de frais d'avocats, experts, etc... (D 4092).

2) l'assureur corps (c'est à dire coque et machine) : ASSITALIA

3) l'assureur pollution et frais de procédure d'AMARSHIP et SELMONT : RAETSCLUB MARINE INSURANCE BV (D 2147/6).

## 12) Les COURTIERES MARITIMES :

(ou Brokers) sont les intermédiaires utilisés pour les contrats d'affrètement et dont la mission est de trouver un fréteur ou un affréteur selon qu'il agit pour l'un ou l'autre. Il participe à la négociation et à la rédaction du contrat.

Dans la présente affaire, sont intervenus, dans la négociation entre TEVERE SHIPPING et SELMONT, les courtiers MERCURY, pour cette dernière société, et AMARSHIP pour la société SELMONT.

Dans la négociation entre SELMONT et TTC, sont intervenus SERNAVIMAR (pour SELMONT) et PETRIAN (pour TTC).

## 13) Les AGENTS MARITIMES :

("agent", en anglais). Ils ont pour rôle de préparer les escales des navires, procéder aux démarches et formalités, préparer l'avitaillement ("supply" en anglais) du navire ainsi que le soutage ("bunkering" en anglais). Dans la présente affaire sont intervenus les agences DELPIERRE à Dunkerque et POMMÉ, de Port de Bouc, en réalité une agence ayant de multiples succursales dans tout le bassin méditerranéen et des correspondants jusqu'à Saint Nazaire, tels que la société STOCALOIRE, société qui fut chargée de préparer l'arrivée à Donges de l'Erika.

## III les deux dernières années de l'ERIKA

Alors que l'Erika était encore classé au Bureau Véritas, ce dernier procédait à une visite occasionnelle, en avril 1997 à Ravenne. L'état des ballasts latéraux n° 2 n'était pas jugé satisfaisant, les parties supérieures des porques correspondant aux couples 69 et 70 à tribord et 68, 69 et 70 à bâbord devant être remplacées. Quant aux ballasts n° 2 eux-mêmes, la diminution de l'épaisseur de leurs parois se situait entre 10 et 19 %.

1) La société PANSHIP ayant sollicité du RINA une visite préliminaire (**condition survey**) en vue du transfert de classification de l'Erika du Bureau Véritas au "Registro Italiano Navale", chez lequel étaient classés les autres navires dont il assurait la gestion technique, l'inspecteur PISCHEDDA était désigné à cette fin et y procédait entre le 10 et le 12 février 1998 à ALIAGA en Turquie, en présence de M. COSTIGLIOLA, super-intendant et de M. ZUCCARI, responsable sécurité de PANSHIP.

Selon le rapport qu'il a établi à la suite de cette visite, chaque plaque du pont et chaque joint de soudure souffrait d'une corrosion importante localement, et répandue (piquage et sillons), de l'avant à l'arrière, comprenant le pont principal au gaillard avant et le pont principal vers la poupe. Ainsi, à proximité des cloisons transversales arrière du gaillard (de la membrure 82 jusqu'à l'avant), il avait constaté une corrosion locale répandue (piquage et sillons) double sur tribord avec perforations sur bâbord, et, sur le pont principal, de la membrure 76 à 82, des perforations entre les membrures 80 et 82 à tribord, une corrosion lourde localement et répandue des plaques du pont avec pertes d'épaisseur variant de 50 à 60 % par rapport aux plans, et des pertes d'épaisseur d'environ 45 % des joints de soudure des plaques. Sous les tuyauteries du pont, la perte d'épaisseur atteignait 19 à 40 %. Dans la zone du distributeur de cargaison, une corrosion générale et locale répandue. Le pont principal avait perdu 68 % de son épaisseur au centre du navire, et à l'arrière, il présentait des corrosions généralisées, spécialement le long du joint de soudure des plaques, et une pliure à l'arrière du guindeau tribord.

Quant au ballast 2 tribord, il n'avait pu le visiter en raison des quantités de résidus à l'intérieur de celui-ci. (D 4090/3). Mais le ballast 2 bâbord, qu'il a pu visiter étant moins pollué, outre qu'il ne comportait pas d'enduit, présentait notamment de nombreuses porques verticales fissurées.

Toutefois, entendu sur ces constatations par le collège d'experts nommé par le tribunal de commerce de Dunkerque à la suite du naufrage, M. PISCHEDDA les a largement nuancées, précisant que la perte d'épaisseur de 68 % du pont ne concernait que des trous, en nombre limité, pour les plus mauvaises tôles aux endroits les plus corrodés, ajoutant qu'il n'avait procédé qu'à une vingtaine de mesures d'épaisseur sur le pont où il n'est resté que deux heures environ. Néanmoins, dans l'état où se trouvait l'Erika, M. PISCHEDDA concluait son rapport comme suit : "le navire NEST PAS ACCEPTABLE pour une prise en classe par le RINA, sauf si les travaux suivants sont effectués". Suivait une longue liste de réparations indispensables dont le remplacement de toutes les plaques de pont "sur lesquelles une corrosion locale et répandue avait été constatée".

2) Contrôlé le 20 mai 1998, à Stavanger en Norvège, il y était constaté onze déficiences, dont une corrosion de coque (D 1653/22) et son "target factor" s'élevait à 40.

C'est dans ces conditions que PANSHIP a sollicité du bureau Véritas une extension de la classification pour faire le trajet sans cargaison de Naples à Bijela pour y faire réparer l'Erika. Ce qui lui a été accordé après inspection à Naples les 2 et 3 juin 1998, et émission d'un certificat provisoire jusqu'au 23 juin (D 1698 pg 21, D 2823/3, D 2823/6). Lors de cette visite spéciale, le bureau Véritas ne relevait qu'un problème d'hélice (D 2567/7).

A cette même date, le 3 juin 1998, un certificat SMC valable jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2003, était émis pour l'Erika à la demande de la société PANSHIP par le RINA (D 2946/19).

Dans le même temps, PANSHIP a sollicité sa classification au Registro Italiano par une lettre du 16 juin 1998.

Normalement, un "enhanced survey program" précisant les inspections à opérer et les travaux à réaliser doit être préparé un an à l'avance par l'armateur et la société de classification en cas de visite spéciale (Patane D 1264/5). Dans le cas de l'Erika, il n'y avait pas le temps nécessaire pour préparer un tel document.

C'est donc l'inspecteur désigné pour effectuer la visite spéciale, M. PATANE, qui, avec Monsieur COSTIGLIOLA, représentant PANSHIP, a préparé le programme d'inspection des capacités (D 1264).

Il n'avait pour tout document, en dehors de ses instructions (fournies par la section SIS du RINA dirigée par M. FONASSO D 4024), que le rapport de M. PISCHEDDA. Il ne disposait, a-t-il affirmé, ni des mesures d'épaisseur effectuées par le bureau Véritas, ni de plans des travaux, ni de calculs d'inertie, ni du devis initial, affirmation démentie par M. FONASSO (D 4025).

3) M. POLLARA ayant choisi, avec l'aval de M. SAVARESE et appel d'offre auprès de différents chantiers, le chantier ADRIATIC SHIPYARD de Bijela, passait commande de 590.000 dollars de travaux, sur 35 jours, le 12 juin 1998.

M. PATANE est arrivé le 23 juin au matin au chantier, alors qu'en dehors des ouvertures découpées dans le bouchain au niveau du ballast 2 (5 à tribord, 3 à bâbord), aucun travail de tôlerie n'avait débuté.

La visite spéciale a débuté par l'exécution de mesures d'épaisseur des diverses structures.

La société choisie pour y procéder, la société PAOLILLO STUDIO TECNICO NAVALE, société agréée par l'IACS et le RINA (D 2567/9, D 1728/14, D 4024/4), mais choisie par l'armateur, avait commencé à le faire à Naples, les 3 et 4 juin, et M. PATANE a indiqué avoir contrôlé ces mesures par sondage (une sur dix). Pour celles qui ont été prises à BIJELA, au nombre de 7842, il contrôlait le soir, toujours par sondage, leur exactitude.

M. PATANE n'a pu rester sur place durant l'intégralité des travaux, et s'est absenté de BIJELA du 1<sup>er</sup> au 6 juillet, puis du 18 au 27 juillet et du 31 juillet au 4 août. Il a quitté définitivement le chantier, le 17 août.

Durant son premier séjour, Monsieur PATANE, qui inspectait le navire et qui dit avoir "inspecté les citernes et ballasts de 7 heures du matin à 7 heures du soir" (D 1264/10), rencontrait chaque soir Monsieur COSTIGLIOLA pour discuter des travaux à faire. Les travaux ont ensuite débuté, d'abord dans la citerne latérale n° 2 tribord pour le remplacement de certaines tôles et lisses de pont. Il a assisté, lors de ses séjours ultérieurs, au remplacement de tôles de pont et aux réparations des porques de pont, puis aux travaux de cloison longitudinale entre la citerne 3 C et la citerne 2 latérale tribord et enfin aux essais hydrauliques en quinconce (avec contrôle de toutes les cloisons longitudinales et transversales depuis le fond des citernes).

Le chantier ne disposant pas de tôles de 16 mm d'épaisseur des tôles du pont, il a accepté l'utilisation de tôles de 14 mm. C'est aussi avec son accord que seules les lisses de pont les plus minces et les plus rouillées, soit une sur deux, ont été remplacées.

Selon le collège d'experts de Dunkerque, le règlement du RINA imposait le remplacement, dans la tranche 2, de 209 tonnes d'acier, dont 81 pour le pont, alors qu'il n'en a été remplacé que 34,5 dont 16,1 pour le pont, ce qui a réduit le coût des travaux de 500.000 \$ à 157.446 \$.

Lors de ces travaux de rénovation, les citernes à cargaison 4 bâbord et tribord ont été transformées en ballasts, le ballast central 4 étant, à l'inverse, transformé en citerne à cargaison et cela pour se conformer à l'amendement 73/78 à la convention MARPOL adopté en juillet 1993 applicable aux pétroliers d'un port en lourd d'au moins 20.000 tonnes transportant du brut.

Après que les ouvertures pratiquées dans les bouchains aient été refermées avec les tôles d'origine, l'Erika a quitté la cale sèche, le 7 juillet (D 1264/15).

Avec l'aval de la section SIS (Ship In Service) du Registro Navale (D 4038, D 4039 annexe I), M. PATANE a signé un certificat provisoire de classe, le 15 août 1998, et le comité de classification du Registro, après examen par le service DAT des relevés d'épaisseur et du rapport de M. PATANE, a délivré les certificats de classe et statutaires définitifs, le 16 septembre 1998 sous la signature de M. PONASSO.

4) A la suite de ces travaux, l'Erika a été soumise à de nombreuses visites.

- le 11 octobre 1998, un contrôle de l'Etat du port, à Batoum
- le 21 novembre 1998 à MELLILI, dans le cadre du Vetting de TOTAL, qui fait état d'enduits de peak avant et des ballasts latéraux en mauvais état et de la nécessité de la réfection du bordé du pont tranche 1 et des ballasts latéraux (rapport BEA D 1653 pg 25),
- le 25 janvier 1999 à Thessalonique, par le Vetting de SHELL (Stasco), qui conclut que le navire est acceptable uniquement pour un chargement à un terminal SHELL, après avoir noté des corrosions et manque d'étanchéité sous la teugue (surélévation à l'avant d'un bateau),
- le 30 avril 1999 à Porto-Torres par TEXACO, qui relève un "état passable à mauvais des peintures en tank et ballast",
- le 8 mai 1999, deux visites, l'une de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port à Porto-Torres, dont la seconde, qui n'aurait consisté qu'en l'examen des différents certificats, n'a révélé aucune déficience, de sorte que le target factor a diminué (rapport BEA D 1653 pg 21),
- les 5 et 8 juillet 1999 à Odessa (dont on ne sait rien),
- les 16 et 17 août 1999 à Gênes, une visite spéciale du RINA, qui s'est limitée à la machine. Les ballasts ne pouvant être visités dans ce port en raison de la réglementation du port de Gênes, cette visite s'est poursuivie à Augusta du 22 au 24 novembre 1999,
- le commandant MATHUR ayant embarqué à Sébastopol le 22 octobre, a inspecté à Novorossiysk, les 11 et 12 novembre, les quatre ballasts. Si les deux ballasts latéraux arrière lui ont semblé en bon état, en revanche les deux ballasts avant présentaient, selon lui, de la corrosion sur 20 % de leur surface, avec écailles et particules sur tout le fond. Les parois, qu'il n'a pu examiner qu'avec une torche dont la portée était limitée, présentaient des traces de rouille (D 101/5). Il a adressé un rapport, qui a disparu avec l'Erika, que M. AMTRANO aurait étudié à Augusta, mais que M. POLLARA dit n'avoir jamais reçu.
- le 12 novembre à Novorossiysk, où quatre déficiences sans rapport avec une corrosion étaient relevées (D 1653 pg 23),
- le 20 novembre 1999 à Termini Imerese (Italie) par le Vetting de TEXACO, qui dit ne pas voir de criques ni de fuites, relève des enduits en plus ou moins bon état dans les ballasts, qui n'en comportent qu'au fond et au plafond, et des anodes corrodées à 25 % dans les ballasts (rapport BEA D 1653 pg 25-26),
- le 23 novembre 1999 à Augusta par le Vetting d'EXXON, qui juge en bon état général la coque, mais note des revêtements de ballast en mauvais état et d'autres déficiences sans rapport avec une éventuelle corrosion, mais qui nécessitent une inspection complète (rapport BEA D 1653 pg 26),
- le même jour à Augusta par le Vetting de BP AMOCO (D 2016) qui refuse son approbation, après avoir observé que le navire paraît âgé. Il y a des chancres profonds sur le pont mais la coque semble en bon état. Le ballast n° 2 tribord présente des diminutions d'épaisseur de 26 % avec une consommation des anodes de 25 %...
- toujours le 23 novembre à Augusta, la suite de la visite périodique annuelle du RINA consistant à examiner les compartiments de ballasts, dont le revêtement a été trouvé en mauvais état, l'échelle d'accès corrodée en sa partie supérieure et les lisses de pont sous les ballasts latéraux affaiblies par la corrosion (rapport BEA D 1653 pg 34). À la suite de cette visite ont été prescrits le renouvellement d'éléments du compartiment d'abordage et des mesures d'épaisseur de quelques éléments longitudinaux du pont dans les cuves de ballast numéro 2 à faire au plus tard en janvier 2000.
- le 3 décembre 1999 à la Corogne par le Vetting de REPSOL, qui l'estime affrètable sans restriction.

5) Après avoir été affrété par LUKOIL de Novorossiysk à Augusta, par TOTAL ensuite puis par REPSOL du 27 novembre au 5 décembre, l'Erika s'est rendu à Dunkerque pour y charger environ 30.800 tonnes de FO2 à destination de Mlazzo en Italie.

Le chargement n'appelle pas de remarques autre que l'ordre dans lequel il a été opéré, puisqu'après avoir rempli les citernes 1, latérales et centrales, ce qui peut expliquer qu'un témoin ait vu l'Erika "sur le nez", puis les slop tanks (5 latérales), il s'est achevé par la 3 centrale incomplètement remplie jusque là, tandis que les ballasts latéraux 4 étaient vidés partiellement.

L'ordre de chargement a été déterminé par le load master (l'ordinateur de bord du navire).

Il est reparti de Dunkerque le 8 décembre dans la soirée, avec 26 membres d'équipage, par un temps très dur et avec 227 tonnes de soutes pour la propulsion (selon les experts CLOUET & CHENEAU). Il sera affirmé, par les experts commis par le juge d'instruction, que ces soutes étaient insuffisantes pour rallier le port de débarquement du FO2.

#### IV le naufrage

1) Alors que le navire faisait route (machine à 105 t/m et au cap 210) en direction de l'Espagne après avoir franchi, le 10 décembre à 14 h 07, le rail d'Ouessant, dans une mer forte (évaluée à 8-9 ce qui correspond selon l'échelle de la Météorologie maritime à une mer très grosse) et par vent de force 8 en matinée puis de 7 à 9 (fort coup de vent) venant de l'ouest sud ouest, le commandant MATHUR, qui se trouvait à la passerelle, constatait à 12 h 40 ou 13 h une forte gîte qui s'accroissait jusqu'à 15°) sur tribord et demandait au second capitaine de vérifier, avec le pompiste, les creux des ballasts.

Toutefois seuls les ballasts 4, qui ne présentaient aucune anomalie, pouvaient être examinés eu égard à l'état de la mer.

Parce que modifier sa route avec une telle gîte lui paraissait menacer la stabilité de son navire, le commandant MATHUR décidait alors d'alléger le côté tribord en vidant le ballast 4 tribord. Malgré cette manœuvre, entreprise à 13 h 40, la gîte persistait.

Le commandant lançait un message de détresse ("Mayday" ou "distress message") qui était reçu à 13 h 53 par le CROSS ETEL. Il demandait également, par VHF, à deux navires, dont l'un, le Nordic, suivait la même route, de se tenir prêts pour une éventuelle assistance et de prendre contact avec la société PANSHIP, qu'il ne parvenait pas à joindre, le SATCOMA (phonie) ne s'initialisant pas, pour l'informer de la situation.

Le message à transmettre était le suivant : "*Listing Heavily to starboard, very rough sea. Can see oil coming out into sea from forward Manifold. Presently trying to correct list by ballast. Suspect hull failure. Have sent out distress alert on Sat C*" ce qui a été traduit par "*lourde gîte à tribord. Mer très forte. Je peux voir du fuel partir à la mer à l'avant du manifold. Actuellement, essayons de corriger la gîte avec ballast. Soupçonne une défaillance de la coque. Avons envoyé un message de détresse par Satcom C*". C'est finalement le Sea Crusader qui parvenait à joindre M. POLLARA à 15 h 00 ou 15 h 10 pour lui transmettre ce message.

2) Puis, la gîte commençant à diminuer, ce qui, selon le commandant, autorisait un changement de cap, l'Erika se mettait en fuite à 14 h 18, ce qui avait pour effet de protéger la proue des paquets de mer et de permettre une inspection plus complète du navire.

Cette inspection révélait que le creux (ullage) du ballast 2 tribord, qui était initialement de 15 mètres 50, n'était plus que de 4 mètres 80 et que le ullage de la citerne centrale 3C, normalement de 1,70 m s'était accru de 3 mètres 80. De plus, le ballast 2 tribord contenait du fuel, provenant manifestement de la citerne 3C.

Selon le commandant MATHUR, à qui le second capitaine en aurait rendu compte entre 14 h et 15 h et qui serait allé le constater lui-même (D 8/4), l'inspection amenait enfin la découverte, "*à l'aplomb du ballast 2 tribord, de 3 failles dans le pont, l'une d'environ un mètre de long sur un centimètre de large, la deuxième, d'un mètre soixante-dix sur cinq centimètres de large et la dernière d'un mètre cinquante sur un centimètre de large*" et, derrière ces failles, de trois ondulations transversales d'environ deux mètres de large sur cinq à six centimètres de haut. Il devait ensuite confirmer pour l'essentiel ces mesures mais préciser que la fissure transversale était à l'avant du ballast 2 tribord, la fissure longitudinale à tribord de ce ballast et la diagonale entre les deux.

Les précisions données par le capitaine à ce sujet ne correspondent cependant pas à certaines déclarations de membres de son équipage, dont l'un (D 2/1) dit avoir appris vers 13 heures qu'une petite fissure était apparue sur une cuve côté tribord, après que l'Erika ait changé de cap pour se diriger vers Nantes. Cette fissure faisait une quinzaine de centimètres de long au milieu d'un renflement de deux mètres de long. Le chef mécanicien parle, lui, (D 3/1) d'un renflement d'environ 3 mètres au sommet duquel était apparue une fissure d'environ 15 centimètres de long sur 1 millimètre de large. Le commandant en second (D 10/3) dit avoir constaté "*une fissure de 50 centimètres de long, pas large, formée (?) par 2 fissures et 3 renflements*", sans gravité selon lui.

3) Le commandant MATHUR, prenant connaissance de ces dernières constatations, que, selon le commandant en second, il aurait jugées sans gravité, ordonnait, vers 15 heures ou 15 heures 30, d'équilibrer avec les pompes de cargaison les ballasts tribord 2 et bâbord 2 et de transférer la cargaison de 1 tribord sur 1 central, ce qui nécessitait environ deux heures et était achevé vers 17 h 30 (D 10/3 & D 1793 p. 18). Par ailleurs, craignant que la cassure se propage à la citerne 1 tribord, il transférait partie de la cargaison de cette citerne sur la 1 centrale, incomplètement remplie jusque là.

A 14 h 42, le commandant MATHUR parvenait à adresser au commandant POLLARA le télex suivant : "*Vessel in position 46 29N 007 18W. Listing heavily to STB. Very rough sea. Can see oil coming out in to sea from ford of manifold. Presently trying to correct list with ballast. After cheking found N° 1 [mention précise mais erronée] STBD ballast tank full of oil and several cracks on the main deck on top of 02 STBD COT*" ce qui a été traduit (note Pollara D 1698 p. 35) par "*Navire en position 46 29 NORD 007 18 W. Gîte importante à tribord. Mer très forte. Peux voir de l'huile se déverser dans la mer provenant de l'avant du manifold. En train d'essayer de corriger la gîte avec ballast. Après vérification, ai trouvé la citerne de ballast tribord pleine de fuel et plusieurs fissures sur le pont principal au dessus*

du 01 tribord cob».

Il annulait à 14 h 53 (selon les enregistrements du CROSS ETEL) ou à 16 h, selon lui, son message de détresse qu'il transformait en message de sécurité, dit "Panpan" (safety message). Il avait déjà, à 14 h 22, indiqué au CROSS ETEL qu'il ne demandait pas d'assistance immédiate.

Entre 14 h 46 et 14 h 53, le Fort Georges, bâtiment de la marine britannique alerté par les appels émanant de l'Erika, avait un échange radio avec lui et recevait le message suivant, qu'il enregistrerait : "I was listing heavily on STBD side, plate cracked ail under control no assist required have 26 passengers cargo is fuel oil 30.984 tonnes destination Livorno Italy am cancelling distress".

A 15 h 30, le commandant POLLARA, après avoir vainement tenté de contacter l'Erika sur SATCOMA, aurait averti plusieurs des parties intéressées, notamment AMARSHIP, M. FUMS du RINA, et les courtiers du P & I Club et des assureurs corps et machine.

Il aurait appelé aussi (D 3693/2) M. AMTRANO qu'il qualifie de DPA, pour l'informer de l'événement. Toutefois cette qualification est fortement contestée.

Après avoir réussi, à 15 h 47 puis à 15 h 56, à adresser un message au commandant POLLARA, par SATCOMC (téléx), puis à le joindre par téléphone vers 16 h 10 (D 3693/3), le commandant MATHUR changeait à nouveau de cap, à 16 h 27, et prenait une route au 85 pour rallier le port de Donges, à l'embouchure de la Loire. Il aurait choisi cette route plutôt que celle de Brest, au motif d'une hauteur d'eau insuffisante du port.

A la suite de cette conversation, M. POLLARA en aurait rendu compte à ses précédents interlocuteurs. AMARSHIP, qui aurait alors contacté son assureur pour l'aviser de l'avarie de l'Erika et d'une possible perte de chargement, lui adressait en retour, à 17 h 17 copie des instructions au voyage du contrat avec TTC (D 3693/6).

Entre-temps, M. POLLARA et M. MATHUR auraient eu deux échanges téléphoniques, à 16 h 55 notamment. M. POLLARA aurait envisagé alors d'obtenir l'assistance d'un remorqueur néerlandais de la société Smit TAK (notes Pollara D 3693/5).

A 18 h 00, le CROSS ETEL était avisé que l'Erika se rendait à Donges, port de refuge choisi.

A 18 h 15, PANSHIP contactait l'Erika pour lui demander d'informer directement TOTAL sur le numéro d'urgence, ce qu'il aurait fait à 18 h 34, selon lui, ou 19 h 34.

A 18 h 34, M. POLLARA aurait reçu un appel de M. FUMS, du RINA, auquel il aurait relaté les faits et qui lui aurait promis de joindre M. FONASSO du RINA (D 3693/7).

PANSHIP aurait ensuite tenté de joindre l'agence STOCALOIRE pour préparer l'escadre de DONGES et, n'y parvenant pas, se serait adressé à l'agence maritime POMVÉ, de Port de Bouc, dont STOCALOIRE était l'agent local. Il aurait conversé avec M. GERGAUD, employé de POMVÉ.

Vers 20 h 00, l'Erika aurait accusé réception du message envoyé par POMVÉ pour lui demander d'aviser le CROSS ETEL de son arrivée dans les eaux territoriales, message dit "SITREP" qu'il adresse à 20 h 30.

Dans un temps voisin, M. GERGAUD avertissait de la situation M. MARTENS de TOTAL DTS, qu'il connaissait. Ce dernier tentait ensuite de joindre l'Erika, en vain, à 20 h 20 avant de se renseigner auprès de PETRIAN, son broker.

Finalement à 20 h 42, M. POLLARD, de TPS, parvenait à joindre l'Erika et lui demandait un rapport complet sur la situation et sur ses intentions et d'appeler M. MARTENS, ce qu'il faisait à 21 h 25 pour l'informer des événements et du port de ralliement.

M. MARTENS, qui s'est dit inquiet des fissures du pont, joignait ensuite M. CALONNE puis M. DELVAUX de TOTAL DTS.

Entre 22 h 00 et 23 h 00, alors que MM. POLLARA, MENDOLIA et AMTRANO (qui les avait rejoints) quittaient les bureaux de PANSHIP (D 3693/10), s'ensuivait une série d'appels téléphoniques entre MM. CALONNE et MARTENS, entre MM. MARTENS et POMVÉ, entre le CROSS et l'Erika et entre PANSHIP et l'Erika, ce dernier appel pour informer M. MATHUR du refus de DONGES de recevoir l'Erika par crainte de pollution.

L'Erika, objet de si nombreux appels, poursuivait sa route avec une légère gîte à bâbord, une assiette de 60 cms sur l'avant, les ullages des citernes et ballast restant stables.

4) A minuit, M. MATHUR constatait une nouvelle gîte à tribord, de 5° environ. Il décidait alors de vider le ballast 2 tribord, ce qu'il avait évité de faire jusque là pour, semble-t-il, ne pas rejeter de fuel oil en même temps que l'eau de ce ballast, et changeait de cap, pour prendre le 50° et atténuer encore les effets de la houle. Le second capitaine constatait alors que le niveau du ballast 2 tribord était remonté à 4 ou 5 mètres sous le pont (D 1793 p 19).

Un peu avant trois heures du matin, le 12-12-1999, le ullage de la citerne 3 tribord diminuait et des craquements se faisaient entendre, tandis que les fissures du pont s'élargissaient légèrement en dépit d'une vitesse réduite à 8,3 noeuds. Toutes les tentatives de redressement du navire s'avéraient vaines. Le commandant MATHUR en avisait PANSHIP.

Entre 3 h 30 et 4 h 00, des traces de fuel sur la mer étaient observées et le capitaine décidait de prendre une route au 97.

Vers 5 h 10, alors que le navire avançait à environ deux noeuds, le commandant MATHUR voyait un panneau de bordé de muraille à tribord et au droit de l'extrémité avant du ballast 2 se détacher et plier.

Il envoyait un message de détresse à 6 h 04, alors que le navire ne répondait plus, s'enfonçait par l'avant et que du fuel se répandait à la surface de la mer.

Puis, vers 6 h 45, l'Erika commençait à se plier "comme un livre" et, en moins de 10 minutes, la partie avant se séparait de la partie arrière.

L'équipage était héliporté dans des conditions particulièrement difficiles et qui suscitent l'admiration pour les sauveteurs.

## V la cause du naufrage selon le jugement

1) Selon MM. CLOUET et CHENEAU, experts nommés par le juge d'instruction, la cassure du pont de l'Erika, qui a entraîné une voie d'eau importante, est la cause déterminante du sinistre, mais le non-respect des plans et procédures d'urgence prévus pour évaluer et maîtriser les situations critiques n'a pas permis de maintenir le navire et sa cargaison saufs.

En effet, par des manoeuvres irréflechies, le commandant et la société PANSHIP ont favorisé l'immersion du pont et les entrées d'eau dans le ballast 2 tribord au niveau des couples C69 et C70 (puisque selon MM. CLOUET et CHENEAU les déchirures de tôles se situent à proximité de la cloison 2C et 3C (rapport d'étape, pg 49)).

La corrosion du navire, spécialement dans la tranche 2, la destruction accidentelle de la cloison séparative du ballast 2 tribord et de la citerne 3 centrale, l'alourdissement de l'avant du navire provoqué par des manoeuvres dangereuses, ont engendré des contraintes excessives et la rupture du navire. Le double langage tenu par le commandant et la société PANSHIP vis à vis de l'Etat côtier a aggravé la pollution qui s'en est suivie.

Les experts commis par le juge d'instruction soulignent encore, dans leur conclusion, que l'Erika, lors de son appareillage de Dunkerque, présentait une structure en mauvais état, les travaux effectués à Bijela en août 1998 n'ayant pas été correctement menés ni convenablement surveillés par le représentant du RINA lors de la visite spécial coque qu'il a effectuée à Bijela en août 1998. La dernière visite effectuée par un inspecteur du RINA, en novembre 1999, était en outre insuffisante et le navire est parti avec des soutes arrières inférieures au seuil de sécurité, ce qui a nécessité que l'Erika garde 3.000 Tonnes d'eau en ballast 4, ce qui rendait difficile tout redressement d'assiette ultérieur.

Par ailleurs, alors que la société PANSHIP n'aurait été qu'un gestionnaire technique partiel puisqu'il ne disposait que de pouvoirs limités, elle avait obtenu du RINA le "Document of Compliance" (DOC) attestant de ses compétences en matière de gestion et de sécurité, document qui ne peut être attribué qu'à la compagnie exploitante (définie comme "le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le code ISM). Ce démentement ne répondait pas aux obligations découlant des codes STCW et ISM.

Quant à la société TOTAL, elle n'a pas respecté sa propre procédure de Vetting, en affrétant un navire dont le délai d'acceptation était dépassé et en ayant maintenu celle-ci malgré le changement d'affréteur à temps, et a donné au commandant des instructions dignes d'un transporteur, sans cependant réagir lorsqu'elle a appris les graves avaries dont l'Erika était affecté, alors qu'elle aurait pu s'enquérir de la situation réelle et conseiller utilement PANSHIP.

2) Le juge d'instruction a en outre désigné comme experts M. BEKOURIAN, capitaine au long cours, pour qu'il donne son avis sur les usages en matière de transports pétroliers et sur la conduite nautique du navire et la gestion du voyage, et M. PAULET, architecte naval, pour qu'il analyse les causes physiques de la rupture du navire.

Dans son rapport, M. BEKOURIAN relevait que l'Erika était un navire âgé et employé pour effectuer du cabotage de bruts et produits noirs et que les mesures d'épaisseur de la coque, seules à même de révéler les défauts structurels, étaient du domaine des sociétés de classification (D 3172/10). Il estimait que la défaillance du système de Vetting de Total tenait à un manque de discernement et de sélectivité et que ce système n'était pas à la hauteur de celui des autres majors (D 3172/32). Selon lui, l'Erika a pris la mer avec des soutes insuffisantes même pour se rendre à Gibraltar, ce qui est de la responsabilité de SELMONT et qui a eu des conséquences sur la gestion de l'avarie par le capitaine.

Ce navire a connu des effets de sloshing, ce qui a aggravé la fatigue des cloisons, et aussi du pilonnement, facteur de forces de cisaillement et d'efforts importants, ce

qui aurait dû inciter le commandant à réduire l'allure, ce qu'il n'a pas fait, pressé d'atteindre Algésiras pour y reconstituer ses soutes (D 3172/22). Plutôt que de se dérouter vers Donges, le commandant, en accord avec PANSHIP, aurait dû se diriger vers Brest, port plus proche, suffisamment profond et très sûr. Il n'a d'ailleurs pas perçu la gravité des boursofflures, signe d'une déstructuration de la coque par rupture des soudures de lisses sous le pont, et ne s'est pas conformé au SOFEP et au code ISM.

PANSHIP ne pouvait assurer complètement la totalité des tâches dévolues à l'opérateur, compte-tenu de l'insuffisance de sa rémunération, inférieure de 25 % aux rémunérations les plus basses du marché.

3) Quant à M. PAULET, il conclut que l'avarie de pont s'est produite sous la conjonction d'effets de mer (une vague d'amplitude exceptionnelle) sur une structure corrodée. Le flambage d'une lisse de pont s'est propagée aux autres, affaiblies par le surcroît de charge entraînée par sa défaillance, s'est propagée aux renforts de pont dont le bordé est devenu incapable de résister aux vagues. Les contraintes alternées dues à la houle, majorées par l'allourdissement du navire, ont entraîné une fatigue du métal qui a finalement rompu dans le fond, dont la marge de résistance était faible en comparaison d'autres pétroliers.

4) Dans le cadre d'une instance engagée par TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION, TOTAL INTERNATIONAL Ltd et l'assureur de la cargaison, le GAN, le tribunal de commerce a désigné un expert avec pour mission de notamment rechercher les causes et circonstances du sinistre et donner tous éléments sur l'état du navire avant sa survenance. Puis d'autres experts, MM. KINDERVANS, LEFEBVRE et SMITH ont été nommés pour faciliter l'exécution de la mission.

Ont finalement été attirés à l'expertise, outre les deux sociétés citées, la société TEVERE SHIPPING, PANSHIP Management l'assureur P & I de l'armateur et de PANSHIP, la société STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING Association Ltd, puis SELMONT International, l'Etat Français, le FIPOL, le Bureau Véritas, le RINA et aussi diverses parties civiles à la présente procédure, dont les conseils généraux de Vendée et du Morbihan. Et conseil régional du Pays de Loire.

Les experts ont procédé à l'audition de plusieurs intervenants mais n'ont pu entendre le commandant MATHUR, certains représentants du RINA (MM. RICA, NALLIN et De GIOVANNI), les représentants du Bureau Véritas et enfin M. PAOLILLO, responsable de la société ayant effectué les mesures d'épaisseur de l'Erika en 1998.

Ils ont obtenu d'assister aux opérations de pompage du FO n° 2 restant dans les épaves et, à cette occasion, qu'il soit procédé à diverses mesures d'épaisseur des tôles et lisses (D 4166/13), notamment sur des rondelles découpées au fond sur des bordés de l'épave.

Ils ont également obtenu le relevage des épaves "pont" (partie du pont entre les couples 67 et 70) et "la Pérouse" (partie du bordé tribord entre les couples 66 et 74).

Par ailleurs, un chalutier ayant repêché une pièce (alors baptisée "Naberan") dont les experts ont estimé qu'elle provenait de l'Erika, ils ont fait procéder sur toutes ces pièces à des mesures d'épaisseur du métal.

Selon ces experts :

- le bord ayant constaté une baisse du niveau de FO n° 2 dans la citerne 3C et du FO n° 2 dans le ballast 2S (tribord) qui jouxte la 3C et jusque là quasiment vide, il s'en déduit que la cloison séparant la citerne 3C et le ballast 2S laisse passer du FO n° 2. Ils indiquent, sans véritablement s'en expliquer, que cette cassure doit se situer en partie haute de la cloison.
- lors de l'examen de l'épave au fond, les "tirants" des couples 71, 72 et 73 (c'est-à-dire les traverses horizontales qui renforcent les porques, ces sortes d'anneaux rectangulaires ovalisés sur lesquels reposent les lisses qui soutiennent les bordés de pont et de fond ou la cloison longitudinale), présentaient un écrasement, ce qui traduit un enfoncement du bordé de muraille, avec cassure et voie d'eau. L'eau envahissant le ballast 2S (qui correspond aux couples 71, 72 et 73) exerce, lorsque la navire est sur creux de houle, une pression vers l'extérieur (traction du tirant). Les pressions exercées tantôt en compression, tantôt en traction, ont provoqué une désolidarisation des lisses et de la muraille qui en a été fragilisée. La déchirure de la muraille qui est alors apparue au couple 74 s'est propagée vers le haut et le bas, puis vers l'arrière, avant que cette partie de muraille ne soit arrachée pour donner l'épave La Pérouse.
- la cassure des tirants est antérieure à l'envahissement de la citerne 2S, car à l'inverse l'envahissement aurait équilibré les pressions, ce qui aurait soulagé les tirants qui ne se seraient pas cassés.
- de même une entrée d'eau par le pont n'aurait pas provoqué la cassure des tirants, puisque les pressions se seraient équilibrées.
- les mesures faites à Bijela par la société PAOLILLO ne sont pas crédibles :

En effet, les mesures faites sur l'épave montrent une corrosion ancienne et importante des structures mesurées par Paolillo comme peu oxydées.

Surtout :

- le nombre total des mesures serait de 7.842 (selon le document dit "document PAOLILLO") alors que les règlements du RINA n'en exigeaient pas autant (environ 5.000),
- Y figurent des mesures d'épaisseur sur des éléments de structure qui n'existent pas sur l'Erika (virure E7 du pont, tirants des couples 51, 55 et 78),
- par contre, n'y figurent pas certaines structures telles que les lisses de bordé et les cloisons longitudinales,
- les mesures font apparaître des épaisseurs supérieures de 6 à 9 mm à ce qu'elles étaient lorsque le navire était neuf (cloisons longitudinales aux couples 53-54 et 59-60, âmes des lisses de muraille n° 27 et 28),
- certaines épaisseurs de pont sont supérieures à celles mesurées à Setubal, en 1993 (D 4166/85),
- prise en compte de structures différentes de celles existantes (par exemple un anneau alors qu'il y a une cloison non étanche),
- différences de corrosion très faibles selon les sections et endroits, qu'il s'agisse de sections situées dans les ballasts ou les citernes, en dépit de l'effet corrosif des contenus,
- différence inexplicable d'état entre les lisses changées dans le ballast 2S et celles qui ne l'ont pas été,
- si l'on se réfère à la durée des mesures effectuées par PAOLILLO, tel qu'indiquée dans le document officiel du RINA (du 28 juin au 3 juillet 1998), le nombre de mesures par homme et par jour (636) est anormalement élevé, comparé à celui évalué par une autre entreprise (SOBRENA/ALPHA TECHNIQUES), d'après laquelle il est possible de procéder à 176 mesures par homme et par jour à partir de radeaux et à 308 mesures à partir d'échafaudages,
- le Registro Italiano se devait d'établir les calculs du module de résistance de la coque à partir des mesures d'épaisseur établies par PAOLILLO, module qui ne doit pas être inférieur à 90 % du module réglementaire au neuvage (D 4166/16) selon les "instructions to surveyors", chapitre 6-4-3 du RINA, or ces mesures d'épaisseur n'ont été transmises au RINA qu'en septembre 1998, après le départ de l'Erika de Bijela. Le Form Visit 1 établi le 26-08-98 au départ de Bijela par M. PATANE (du RINA) ne mentionnait pas que les calculs de module de résistance n'avaient pas encore été établis, si bien que les inspecteurs de Vetting ne disposaient pas de cette information importante.
- pour les experts, la responsabilité du naufrage, inévitable quelles que soient la route et la répartition de la cargaison et du lest sur le navire, dès lors que l'Erika avait appareillé par mer forte, incombait à l'armateur et à PANSHIP qui n'avaient pas effectué les réparations indispensables et qui ont ainsi pris le risque de faire naviguer un navire hors d'état de le faire.

Le collège expertal de Dunkerque a, pour former son opinion, fait appel à des sachants, tels que l'institut de soudure à Paris. Dans son rapport sur l'épave "La Pérouse" et l'épave "Pont", il conclut des analyses effectuées que les perforations qu'elles comportent sont la conséquence d'une corrosion généralisée, bien antérieure au naufrage, affectant plus particulièrement les parties supérieures des transversales murailles des couples C73 à C68 de l'épave "la Pérouse" et les lisses supérieures (L 29, L 30 et L 31) de la cloison transversale de l'épave "pont".

5) Dans le cadre d'une procédure administrative découlant du décret du 20 janvier 1981 et de résolutions de l'OMI, une commission, la commission permanente d'enquête sur les événements en mer (CEPM) s'est réunie pour rechercher les causes du naufrage de l'Erika. Elle a établi un rapport provisoire et un rapport définitif (provisoire D 1653 puis définitif D 1750).

Elle a considéré que l'Erika, navire affrété à des tarifs insuffisants pour assurer une maintenance normale, avait commencé à se dégrader lorsque les citernes n° 2 ont été transformées en ballasts, comme l'établissent selon elle les relevés d'épaisseur de la tranche 2 pris en 1997 et 1998, le remplacement de la moitié des raidisseurs longitudinaux de pont et la partie supérieure de nombreux anneaux transversaux dans ces ballasts, le mauvais état du revêtement existant, l'insuffisance de protection cathodique, le foisonnement de la corrosion observée lors de l'examen de l'épave sous la mer, la visite annuelle d'Augusta en novembre 1999, mais aussi la rupture de la cloison entre la citerne 3 centrale et le ballast 2 tribord, les fissures et flambement du pont à l'avant du ballast n° 2 tribord, la propagation des cassures dans le bordé de coque et la déstructuration du ballast 2 tribord, l'arrachement partiel du bordé de muraille du même ballast et la cassure du navire dans la tranche 2.

Cette commission pointe encore le remplacement par le chantier de Bijela de tôles de pont de 16 mm d'épaisseur par des tôles de 12 mm, des décisions hasardeuses sur la position des coupes à exécuter sur les structures, les bordés et les cloisons, des erreurs au niveau de la précision des montages et de la qualité des soudures.

Elle conclut, sous l'égide du BEA Mer, que l'insuffisance d'entretien et le développement rapide de la corrosion qui s'en est suivie ont affaibli les structures de la tranche 2 de l'Erika, affaiblissement qui s'est traduit par une rupture en chaîne jusqu'à la ruine de l'ensemble.

Les conclusions de ces rapports, tout particulièrement celui de MM. CLOUET et CHENEAU, ont été vivement critiquées.

6) Ainsi le RINA (D 2567/31) observe que la thèse développée par MM. CLOUET et CHENEAU repose sur le raisonnement selon lequel 1.800 tonnes d'eau, qui ont pénétré par les fissures du pont (de 1.800 cm<sup>2</sup> de surface selon eux), étaient nécessaires pour provoquer en environ deux heures la gîte observée à 14 h 30, alors que la forme en lèvres des fissures, la hauteur d'eau sur le pont, les perturbations de l'écoulement par les fissures, ne permettaient aucunement d'embarquer autant d'eau, comme le pensent les enquêteurs du BEA Mer et ceux de la MMA. Il en tire la conclusion de l'existence d'une autre voie d'eau. Passant en revue les diverses possibilités, le RINA conclut à une fissure dans le bordé de muraille ou de fond sous la ligne de flottaison, car une telle fissure aurait conduit au remplissage du ballast au niveau constaté à 14 h 30. Il envisage comme hypothèse la plus probable une rupture du bordé au niveau de la "tug mark", point de pression des remorqueurs lors des manœuvres de port. Il y aurait eu à cet endroit une corrosion interne, non décelable lors des essais réussis de mise en pression des ballasts à l'issue des travaux de Bijela. Ce "vice caché" se serait révélé du fait de la route qui exposait le côté tribord à la houle.

Ce n'est pas le pont qui a cédé, comme l'affirment MM. CLOUET et CHENEAU, puisque ses déformations n'ont pas évolué et que sur le film des derniers instants précédant la rupture du navire, le pont résiste tout en se pliant.

7) Les sociétés INTERPROGETTI et MARTECH, commises par PANSHIP, ont également adressé au juge d'instruction de nombreuses notes d'après lesquels les calculs à partir desquels MM. CLOUET et CHENEAU ont élaboré leur raisonnement sont faux. Contrairement à ce qu'ils affirment, les efforts d'ensemble ne dépassaient pas les valeurs admissibles, les contraintes exercées par la cargaison et la mer n'expliquent pas les cassures du navire et les effets de la corrosion sur les contraintes ont été mal compris.

Pour ces sociétés, la seule explication vraisemblable du naufrage est à rechercher dans le phénomène du «sloshing». Un liquide qui subit un mouvement de basculement régulier, comme celui engendré par le tangage, se déplace dans l'espace où il est cantonné. Ce déplacement est d'autant plus important en volume que la longueur sur laquelle il se déplace est importante. L'effort subi par les parois aux extrémités est proportionnel au volume de liquide ainsi déplacé. Cet effort est accentué lorsque la longueur du contenant fait que les vagues engendrées entrent en résonance. Eu égard à l'importance de l'inclinaison du navire due au tangage, la masse du fuel oil contenu dans la citerne n° 3 centrale poussait sur le pont, à l'avant de la citerne. Pour ces sociétés, la pression pouvait atteindre 12 tonnes par m<sup>2</sup> (D 2874/3), alors même que le pont subissait au même moment une flexion longitudinale. De tels efforts rendaient vulnérable la structure du navire, qui ne comportait aucune cloison anti-sloshing et dont la conception même ne comportait pas de marge de sécurité pour la résistance de la structure (D 1793 p 21). Les calculs démontreraient que ces efforts dépassent largement les contraintes critiques de flambement et les limites élastiques de ces structures, de sorte qu'elles ont cédé (D 1793 p 25). Depuis, les règlements de classe exigent un raidissage de pont considérablement plus résistant.

## VI la motivation du jugement

1) Pour statuer comme il l'a fait au pénal, le tribunal a considéré que, s'il existait un doute sur le caractère fautif et causal du comportement des prévenus entre l'escalade de Dunkerque et le naufrage, par contre :

- il était établi que la persistance de la corrosion généralisée du navire, notamment là où s'étaient produits les dommages, avait contribué à sa ruine.
- M. SAVARESE a commis une faute caractérisée (jugement page 205 & 208), en décidant délibérément, pour des raisons de coût, de minorer les travaux pourtant indispensables commandés au chantier de Bijela, mettant ainsi en jeu la sécurité du navire, et, dans de telles conditions, en frétant à temps l'Erika, à nouveau, le 14 septembre 1999. Cette faute a provoqué l'accident de mer.
- M. POLLARA, quant à lui, avait participé à la spécification des appels d'offre, approuvé la liste des travaux finalement retenus notamment le remplacement d'une lisse de pont sur deux, et négocié le règlement des travaux. Il avait ainsi de façon délibérée et en concertation avec M. SAVARESE anormalement réduit les travaux pourtant indispensables, mettant en jeu la sécurité du navire, exposant autrui à un risque d'une particulière gravité et provoquant l'accident de mer.
- la SpA RINA, dont la naissance remonte au 1<sup>er</sup> août 1999, postérieurement aux travaux de Bijela, avait fait procéder par son inspecteur, M. ALGA, à une inspection annuelle de l'Erika, le 24 novembre 1999 (page 211). Or malgré la constatation de zones suspectes et de réduction d'épaisseur des lisses de pont, notamment là où des travaux de réparation avaient été effectués (page 213), ce qui était pour le moins inhabituel et préoccupant, M. ALGA, sous la pression de contraintes commerciales, avait renouvelé le certificat de classe dans la précipitation, sans prescrire immédiatement la prise de mesures d'épaisseur. Si des mesures d'épaisseur avaient été réalisées dans les règles de l'art, la corrosion aurait été découverte, le certificat de classe n'aurait pas été renouvelé et l'Erika n'aurait pu être affrété. Cette imprudence de la part d'un préposé de la SpA RINA est l'une des causes du naufrage.
- le service Vetting de la S.A. TOTAL a commis une faute d'imprudence (page 280 du jugement) en n'écartant pas de l'affrètement au voyage un navire âgé, ayant connu une gestion technique et un entretien discontinu, au point d'être refusé en time charter par le Vetting de TOTAL, qui ne pouvait être utilisé que pour transporter un produit particulièrement polluant. Cette faute du service Vetting est en relation de causalité directe avec le naufrage.
- l'affrètement de l'Erika par TTC, conclu par l'intermédiaire de TPS le 26 novembre 1999, après l'expiration de l'acceptation par le Vetting de TOTAL SA, constitue bien aussi une imprudence. Mais il n'est pas démontré que la seule consultation par TPS du service Vetting, après constat de l'expiration de l'acceptation du navire, aurait abouti à l'écartier (page 217).
- les autres faits relatifs à cet affrètement reprochés à TTC et TPS ne peuvent "être imputés qu'à un employé de la société TPS, qui, s'il avait agi seul, ne disposait pas du niveau hiérarchique ou d'un pouvoir de décision, affranchi de tout contrôle opérationnel, permettant d'engager par ses actes, en tant que représentant de la société TPS au sens de l'article 121-2 du code pénal, la responsabilité d'une personne morale" (page 217).

l'alinéa 4 de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 sanctionne "le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord, ou le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire" ayant commis une faute ayant provoqué une pollution consécutive à un accident de mer, ou s'étant abstenu de prendre des mesures permettant de l'éviter.

En tant que propriétaire de l'Erika, tel était le cas de M. SAVARESE. Il en allait de même pour M. POLLARA, responsable de la société à laquelle la gérance technique était confiée depuis le 31 mai 1997 et ayant concouru à la préparation et au déroulement des travaux de Bijela. Quant à la SpA RINA, elle a exercé un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire, par suite de la visite annuelle de classification du 24 novembre 1999 destinée à s'assurer de l'état des structures. Pour ce qui concerne la SA TOTAL, qui n'a jamais été l'affrètement de l'Erika, elle a cependant disposé d'un pouvoir de contrôle de ce navire en vérifiant de manière très détaillée que l'Erika remplissait les conditions de sécurité qu'elle avait définies et en obtenant l'assurance que ses remarques seraient prises en compte.

2) Pour relaxer les prévenus du délit de mise en danger d'autrui, le tribunal a relevé que ce délit suppose la violation d'une obligation particulière et précise de sécurité ou de prudence et qu'aucune des règles retenues dans la poursuite, à savoir celles des règles 10, 11A, 12 du chapitre I et 3, 4 et 5 du chapitre IX de l'annexe de la convention SOLAS, et des points 1.2.2.1, 1.2.2.2, 1.2.3.1, 1.4, 5.1.3, 5.1.4, 8.3, 10.1, 10.2 et 10.3 du code ISM, n'édicte une telle obligation.

3) Quant aux dispositions civiles du jugement, le tribunal, après avoir écarté le moyen soulevé par le conseil de M. SAVARESE tiré de l'article 5 (première phrase) du Code de procédure pénale en se fondant sur la seconde phrase (la juridiction répressive ayant été saisie par le parquet avant la juridiction civile), a rappelé que, même lorsque la réparation du dommage causé par l'infraction échappe à la compétence de la juridiction répressive, la victime directe d'un délit peut se constituer partie civile. Pour le tribunal, les personnes ayant subi un préjudice direct et personnel et les associations habilitées sont donc recevables à se constituer partie civile, alors même que les dispositions conventionnelles les empêcheraient d'obtenir devant les juridictions répressives la réparation de leur préjudice.

Il a également considéré (page 234) que ces dispositions conventionnelles ne profitaient qu'aux personnes physiques et morales limitativement énumérées au paragraphe 4 de l'article III du protocole du 27 novembre 1992 (modifiant la convention de 1969), à savoir essentiellement le propriétaire du navire, les affrètement, "le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquiesce de services pour le navire", les auteurs de mesure de sauvegarde ou encore leurs préposés ou mandataires, et que M. SAVARESE n'était, lui, ni propriétaire, ni préposé du propriétaire de TEVERE SHIPPING, pas plus que M. POLLARA.

La SpA RINA ayant allégué faire partie de ceux qui s'acquiescent de services pour le navire, le tribunal a jugé que l'exclusion dont il s'agit ne pouvait viser que ceux qui participent directement à l'opération maritime, ce qui n'est pas le cas du RINA.

Pour ce qui concerne la société TOTAL, elle n'entre pas non plus dans l'énumération du paragraphe 4 de l'article III.

Dès lors, le droit commun est applicable envers tous les condamnés.

Pour ce qui concerne la réparation du préjudice de l'Etat, le tribunal a écarté la demande de la SA TOTAL en partage de responsabilité, en constatant que le juge judiciaire n'était pas compétent pour apprécier les fautes des services de l'Etat et a donc fait intégralement droit à ses demandes, par ailleurs justifiées.

Les collectivités territoriales, qui ont reçu de la loi (article L 142-1 du code de l'urbanisme pour les départements) une responsabilité particulière en matière de protection, de gestion et de conservation du territoire, sont recevables à demander non seulement le préjudice causé à leur image et leur réputation mais aussi celui causé par les atteintes à l'environnement de leur territoire. Toutefois les régions Bretagne, Pays de Loire et Poitou-Charente ne se prévalant que de missions d'intérêt général en matière de classement des réserves naturelles régionales, gestion des milieux naturels et des paysages, leur demande fondée sur l'atteinte à l'environnement doit être écartée.

Plus spécialement pour la région Bretagne, le tribunal a considéré que la transaction conclue par elle avec le FIPOL et par laquelle elle s'engageait à se désister de toute procédure et renoncer à toute demande d'indemnisation ne pouvait profiter aux tiers à la transaction que sont les prévenus.

Le tribunal, pour faire droit aux demandes de réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement, a exigé la démonstration d'une atteinte effective des espaces naturels sensibles, ce qui n'était selon lui pas le cas du département du Finistère ni de celui de la Vendée, à la différence de celui du Morbihan dont le mode d'évaluation du préjudice à partir de la taxe départementale sur les espaces naturels sensibles a été retenu.

Quant aux communes, aucune des dispositions qu'elles invoquent ne leur confère une responsabilité particulière dans la protection, la gestion et la conservation d'un territoire et elles ne peuvent donc solliciter d'indemnité au titre de l'atteinte à l'environnement.

Plusieurs d'entre elles ont été déboutées de leurs demandes au titre du préjudice matériel, faute d'avoir justifié d'un préjudice résiduel après indemnisation par le FIPOL.

Mais, s'agissant de l'atteinte portée à la réputation et à l'image de marque, le tribunal a tenu compte, pour fixer le montant de l'indemnité, de la distance par rapport à la mer et, s'agissant de communes littorales, de l'importance de la pollution subie.

Les associations de protection de l'environnement et celles qui se proposent de sauvegarder la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et zones humides, la protection des eaux, pouvant exercer les droits reconnus à la partie civile pour les faits portant préjudice aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, cela en application de l'article L. 142-2 alinéas 1 et 2, le tribunal a, pour l'essentiel, fait droit à leurs demandes.

Cependant, tel n'est pas le cas, selon le tribunal, de l'ANEL, qui n'est pas agréée et a un autre objet, ni de l'association Robin des Bois, ni de la FEEE, qui n'est pas agréée au sens de l'article L. 141-1 du code de l'environnement. Ont été encore écartées les constitutions de partie civile de l'UFC de Pennes en ce qu'elle se présente pour demander des dommages-intérêts pour l'UFC Quimper, les amis des collectifs Marée Noire qui n'avait pas d'existence juridique lors du naufrage, l'association "Eaux et Rivières de Bretagne" et l'association "les Amis des chemins de Ronde 56", faute pour ces associations de produire la délibération de leur conseil d'administration, compétent pour agir en justice aux termes des articles 7 et 12 des statuts de la première et de l'article 8 de ceux de la seconde.

De même ont été écartées les constitutions de partie civile des syndicats SPAMM et "Confédération Maritime", dans la mesure où ils ne répondent pas à la définition donnée des syndicats par l'article L. 411-2 du code du travail (désormais art L. 2131-2), à savoir le regroupement de personnes exerçant la même profession ou métier ou un métier connexe ou concourant à l'établissement de produits déterminés, et ne peuvent donc agir en justice sur le fondement de l'article L. 41-11 (désormais article L. 2132-3).

4) L'article 470-1 du C.P.P. autorise le tribunal, saisi de poursuites pour une infraction non intentionnelle et qui prononce une relaxe, à statuer, sur la demande de la partie civile, sur la réparation des dommages résultant des faits ayant fondé la poursuite.

Le tribunal, observant que les personnes relaxées du chef de pollution, délit non-intentionnel, l'ayant été soit à défaut de faute de leur part, soit en l'absence de lien de causalité entre celle-ci et le sinistre, et que le délit de mise en danger d'autrui, délit non-intentionnel comme cela résulte des termes même de l'article 121-3 du code pénal, ne pouvait concerner que les membres de l'équipage, dont seul M. MATHUR s'est constitué partie civile, a jugé que ce dernier était responsable pour les deux tiers du préjudice qu'il a subi du fait de sa mise en danger. En effet, il aurait commis une faute en relation avec son préjudice dans la transmission des informations sur la situation à bord les 11 et 12 décembre 1999, ce qui a rendu plus périlleuses les opérations de sauvetage. Il a imputé le tiers de la responsabilité de ce préjudice à MM. SAVARESE et POLLARA, ainsi qu'à la société RINA, pour avoir laissé naviguer un pétrolier réparé à moindre coût, mal entretenu et dont certains éléments présentaient des signes préoccupants de corrosion, exonérant la SA TOTAL.

## Chapitre II : les demandes

### Section I : les exceptions

Avant tout débat au fond, le conseil de la société RINA dépose des conclusions (34 pages) tendant à ce que la Cour :

- CONSTATE l'immunité de juridiction dont bénéficie la société RINA SpA pour les faits relatifs aux délits de pollution maritime,
- DÉCLARE irrecevable toute demande formulée par l'une des parties civiles présentes à la procédure d'appel qui aurait déjà été indemnisée au titre du jugement entrepris,
- CONSTATE que la société RINA SpA n'a commencé ses activités qu'à compter du 1<sup>er</sup> août 1999, en conséquence,
- la RELAXE pour les faits antérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999.

A ces fins, il souligne que :

- la coutume internationale s'oppose à ce qu'un État puisse faire l'objet de poursuites devant les juridictions d'un autre État et cette immunité s'étend aux démembrements organiques et aux agents dudit État, (page 3 des conclusions),
- c'est la nature de l'activité exercée qui implique l'immunité et non pas la qualité de celui qui l'exerce,
- l'activité exercée doit consister en des actes de puissance publique ou accomplis dans l'intérêt d'un service public, et non pas en des actes de gestion,
- il importe peu que ces actes soient accomplis par une entité de droit privé ou exerçant normalement des actes de commerce, comme la Malta Maritime Authority, ou encore aient été accomplis selon les règles de forme et de fond du droit privé (page 4 des conclusions),
- pour ce qui concerne les sociétés de classification, le Conseil d'État a jugé que l'activité de contrôle pour la délivrance et le maintien des certificats de navigabilité des aéronefs civils participait à l'exécution du service public et de la sécurité aérienne et que la société de classification en cause était même investie de prérogatives de puissance publique,
- de la même façon, la société RINA bénéficie d'une immunité de juridiction au titre de ses activités de certification statutaire (page 5 des conclusions),
- l'activité de certification découlant des différentes conventions, telles que MONTEGO BAY, SOLAS ou MARPOL, est une activité exercée, en principe, par et au moins sous la responsabilité des États signataires, auxquels il revient de s'assurer que les navires battant leur pavillon respectent les prescriptions édictées par ces conventions (pages 6-9 des conclusions),
- l'État de MALTE a clairement délégué ses pouvoirs de contrôle au REGISTRO NAVALE puis à la société RINA, comme l'a admis M. de RICHEMONT, rapporteur devant le Sénat de la mission commune d'information sur le naufrage de l'Erika, et le directeur exécutif de la MMA lorsqu'il a été entendu devant l'Assemblée Nationale,
- il s'agit d'une délégation limitée à la délivrance des certificats statutaires (hors le Safe Manning Certificate) qui ne s'applique pas à leur retrait et qui est strictement encadrée (pages 11 & 12 des conclusions),

- 1 - cette certification effectuée sur délégation de MALTE constitue un acte accompli dans l'intérêt d'un service public et un acte de puissance publique,
- 2 - en effet, en droit interne comme en droit international, l'attribution du pavillon français ainsi que la délivrance ou le maintien des autorisations de naviger sont des actes administratifs de puissance publique,
- 3 - pour ce qui concerne l'activité de classification, qui contribue directement à améliorer la sécurité de la navigation maritime, elle participe, de ce fait, à une activité de service public, comme l'a admis le sénateur de RICHEMONT (page 15 des conclusions) et le Conseil d'État pour les aéronefs dans un arrêt du 23 mars 1983,
- 4 - la convention Load Lines et la convention SOLAS comportent plusieurs renvois aux règles établies par les sociétés de classification, octroyant à ces dernières une valeur réglementaire et conditionnant la certification statutaire au respect des règles de classification établies par des sociétés de classification reconnues,
- 5 - les visites annuelles effectuées par les sociétés de classification sont régies aussi bien par les règles établies par l'IACS que par la convention SOLAS et si, en novembre 1999, M. ALGA a procédé à une visite, celle-ci intervenait tout autant sur le fondement et en exécution des règles de classe que sur la base des conventions internationales,
- 6 - si l'absence d'exigence de prise de mesures d'épaisseur devait être considérée comme fautive, elle le serait non seulement au regard des règles de classe mais encore des règles statutaires imposées par la convention SOLAS,
- 7 - le caractère indissociable de la classification et de la certification statutaire transparaît dans le formulaire «Structural Survey Report» qui se réfère aussi bien aux règles de l'IACS qu'à celles des conventions SOLAS et MARPOL,
- 8 - il existe donc un lien étroit entre les deux et cela tout particulièrement pour les navires souhaitant battre pavillon de l'État de Malte, qui doivent avoir été conçus, construits et entretenus en accord avec les exigences des sociétés de classification et être classés auprès d'une société de classification reconnue par cet État,
- 9 - l'État de Malte, dès l'origine, exigeait, lorsque la société de classification retirait à un navire sa classe, d'en être averti ainsi que des motifs du retrait



et que les rapports trimestriels des contrôles statutaires comprennent l'état de la classe,  
10 - que le contrat conclu entre TEVERE SHIPPING et la société de classification soit un contrat de droit privé n'a pas d'incidence sur le caractère d'activité de service public, comme l'a déjà jugé la Cour de cassation le 2 mai 1990,  
11 - ce contrat porte d'ailleurs aussi bien sur l'activité de certification que de classification,

- la cour ne saurait tirer argument de la réponse donnée par le représentant de la société RINA au tribunal qui lui demandait si le certificat de classe était délivré au nom de l'Etat, celui-ci n'étant pas juriste et sa réponse ne pouvant être dissociée de ses autres déclarations démontrant qu'il ne mesurait pas les implications de sa réponse,
- de même, l'immunité de juridiction n'étant pas une exception de procédure mais une fin de non-recevoir, qui doit être relevée d'office en tout état de la procédure, il ne peut être soutenu que son invocation est tardive au regard des articles 173-1 et 385 du Code de procédure pénale,
- également, il ne peut être soutenu qu'il y a eu renonciation à ce moyen, celle-ci devant être expresse, le moyen étant d'ordre public,
- certaines des parties civiles ont été indemnisées par la société TOTAL et elles ne sauraient dès lors réclamer la moindre indemnité,
- toutefois les protocoles transactionnels n'ayant pas été communiqués, il revient à la cour d'exiger la communication par la société TOTAL et les parties civiles concernées des documents relatifs à ces indemnisations et d'en tirer les conséquences de droit,
- jusqu'au 31 juillet 1999 c'est le REGISTRO ITALIANO NAVALE, organisme privé à but non lucratif réglementé par décret qui avait la charge de la classification et la certification des navires et, à la suite d'une directive européenne, ses activités de classification ont été transférées à une entité créée à cet effet, la société RINA, société par actions créée le 29 mars 1999,
- l'acte notarié d'apport en capital d'une division d'entreprise comportant les activités de classification, certification, vérification et contrôle a été passé le 29 juillet 1999 et il dispose que toutes les conséquences et responsabilités civiles, administratives et pénales résultant de faits et comportements antérieurs au 31 juillet 1999 à 24 h restent à la charge du REGISTRO,
- par cet acte, le REGISTRO transfère non seulement les activités de classification et de certifications des navires mais aussi les autorisations, attributions et délégations possédées par lui ou nécessaires à l'exercice des fonctions transférées,
- n'ayant commencé ses activités de contrôle et de classification qu'à compter du 1<sup>er</sup> août 1999, la SpA RINA ne peut répondre des faits commis avant cette date.

## Section II : Demandes au fond des parties civiles

M<sup>e</sup> VARAUT qui assiste :

- Le conseil général de la VENDEE, partie civile et appelant à titre incident,
- La commune de NOTRE DAME de MONTS,
- La commune de CHATEAU D'OLONNE,
- La commune de BEAUVOIR SUR MER,
- La commune de BOUIN,
- La commune de NOIRMOUTIER,
- La commune de SARZEAU,
- La commune de JARD SUR MER,
- La commune de HOEDIC,
- La commune de BARBATRE,
- La commune de SAINT GILDAS DE RHUYS,

parties civiles intimées, dépose des conclusions (107 pages) par lesquelles il demande à la Cour :

**A titre principal de :**

- Dire et juger recevable la constitution de partie civile du conseil général de la Vendée ;
- confirmer le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris en ce qu'il a rejeté la demande de la société RINA SpA tendant à lui faire bénéficier de l'immunité de juridiction reconnue à l'Etat de Malte et débouter la RINA SpA de sa nouvelle demande tendant à lui faire bénéficier d'une immunité de juridiction ;
- infirmer le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris en ce qu'il a décidé que la responsabilité de la société RINA SpA ne pouvait être recherchée que pour les seuls faits postérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999 ;
- faire application de la loi pénale ;
- confirmer le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris en ce qu'il a condamné Messieurs Giuseppe SAVARESE et Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A et TOTAL SA du chef de pollution des eaux ou voies navigables françaises, telle que définie par la loi du 5 juillet 1983 ;
- infirmer le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris en ce qu'il a relaxé les sociétés TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD du chef de pollution des eaux ou voies navigables françaises, telle que définie par la loi du 5 juillet 1983 ;

En conséquence :

- condamner conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD à payer les sommes de :

256 129,78 euros au conseil général de la VENDEE au titre de son préjudice matériel ;  
10 000 000 euros au conseil général de la VENDEE au titre de son préjudice écologique ;  
5 000 000 euros au conseil général de la VENDEE au titre de son préjudice moral ;

- confirmer le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris dans ses dispositions civiles à l'encontre des communes de NOTRE DAME DE MONTS, CHATEAU D'OLONNE, BEAUVOIR SUR MER, BOUIN, NOIRMOUTIER, SARZEAU, JARD SUR MER, HOEDIC, BARBATRE, SAINT GILDAS DE RHUYS ;
  - donner acte de l'exécution du jugement ;
  - condamner conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD à payer la somme de :
- 1) 584 367,89 euros au conseil général de la VENDEE au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
  - 2) 75 000 euros à la commune de Notre Dame de Monts au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
  - 3) 75 000 euros à la commune de Château d'Olonne au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
  - 4) 75 000 euros à la commune de Beauvoir sur Mer au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
  - 5) 75 000 euros à la commune de BOUIN au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
  - 6) 75 000 euros à la commune de Noirmoutier en l'île au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
  - 7) 75 000 euros à la commune de Barbâtre au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
  - 8) 75 000 euros à la commune de Jard sur Mer au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
  - 9) 75 000 euros à la commune de Hoëdic au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais

liés au suivi de l'audience ;

10) 75 000 euros à la commune de Saint Gildas de Rhuys au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;

11) 75 000 euros à la commune de Sarzeau au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;

#### **A titre subsidiaire :**

Sur le fondement de l'art 470-1 du Code de procédure pénale :

- condamner conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD à payer la somme de :

- 1) 256 129,78 euros au conseil général de la VENDEE au titre de son préjudice matériel ;
- 2) 10 000 000 euros au conseil général de la VENDEE au titre de son préjudice écologique ;
- 3) 5 000 000 euros au conseil général de la VENDEE au titre de son préjudice moral ;

- condamner conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD à payer la somme de :

- 1) 584 367,89 euros au conseil général de la VENDEE au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 2) 75 000 euros à la commune de Notre Dame de Monts au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 3) 75 000 euros à la commune de Château d'Olonne au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 4) 75 000 euros à la commune de Beauvoir sur Mer au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 5) 75 000 euros à la commune de Bouin au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 6) 75 000 euros à la commune de Noirmoutier en l'île au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 7) 75 000 euros à la commune de Barbâtre au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 8) 75 000 euros à la commune de Jard sur Mer au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 9) 75 000 euros à la commune de Hoëdic au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 10) 75 000 euros à la commune de Saint Gildas de Rhuys au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;
- 11) 75 000 euros à la Commune de Sarzeau au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, pour les frais de préparation du dossier et les frais liés au suivi de l'audience ;

- condamner conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD au paiement de ces mêmes sommes si la cour de céans entendait faire application de l'article 700 du Code de procédure civile.

**A cette fin, il expose que :**

1) Pour ce qui concerne l'immunité de juridiction invoquée par la SpA RINA :

- Le RINA, mis en examen le 27 novembre 2000, interrogé quatre fois par le juge d'instruction, qui a régulièrement fait part de ses observations tout au long de la procédure, a renoncé à l'immunité qu'il invoque et accepté que les juridictions françaises connaissent de sa responsabilité pénale ;
- l'article 173-1 et l'article 385 du Code de procédure pénale s'opposent à ce que la cour remette en cause l'ordonnance de renvoi par laquelle le RINA a été renvoyé devant le tribunal correctionnel ;
- Le RINA ne saurait bénéficier de l'immunité de juridiction reconnue à l'Etat de Malte, n'étant pas un démembrement organique de cet Etat, dès lors qu'il délivre les certificats selon ses propres critères, que son existence tient à une initiative privée italienne, qu'il est totalement indépendant de l'Etat de Malte dans son organisation, son fonctionnement et son budget, Etat qui n'exerce sur elle aucun contrôle, faute d'avoir mis en place une administration dotée de pouvoirs effectifs ;
- l'absence de délégation réelle a d'ailleurs été admise lors de l'audience de première instance par le représentant du RINA lui-même (audience du 13 février 2007, p. 67-68) ;
- la SpA RINA n'exerçant aucun pouvoir de police ne saurait être considérée comme participant à l'exercice de la souveraineté de l'Etat de Malte ;
- en ce qui concerne les certificats de classe, la SpA RINA délivre, maintient et retire les certificats de classe selon ses propres critères sans qu'une autorité ne puisse interférer dans le processus de décision ;
- aux termes de la jurisprudence de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, l'immunité de juridiction ne saurait être admise que si elle tend à un but légitime et s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé ;
- le but légitime tiré de la volonté de l'Etat de Malte de sauvegarder sa souveraineté ne saurait être reconnu en l'espèce à la SpA RINA, puisqu'il s'agit d'une société italienne, que les faits poursuivis se sont produits hors du territoire de cet Etat et qu'aucune instance n'a été engagée devant les juridictions maltaises ;
- en application de l'article 9 de la Convention de Bruxelles de 1969 dite CLC, seules les juridictions françaises sont compétentes pour statuer sur les actions indemnitaires nées de la pollution par les hydrocarbures, si bien qu'écarter la compétence de ces juridictions revient à assurer l'impunité de la SpA RINA ;
- selon le droit communautaire, la compétence en matière délictuelle est réservée, au choix du demandeur, aux juridictions du lieu du domicile du défendeur, du fait générateur ou de la survenance du dommage ;
- le juge italien, qui est celui du domicile du défendeur, s'est définitivement déclaré incompétent pour connaître du litige, de sorte que seules les juridictions françaises, où le fait générateur du dommage ou de sa survenance s'est produit, seraient compétentes ;
- si l'immunité de juridiction était reconnue au RINA devant le juge français, il y aurait déni de justice ;
- en soulevant tardivement devant les juridictions françaises le moyen afférent à l'immunité de juridiction, le RINA manque gravement au devoir de bonne foi et de loyauté incombant à toute partie au procès et entre ainsi dans le champ de la règle de l'estoppel, qui sanctionne, au nom de la bonne foi et du principe de loyauté, les contradictions dans les comportements d'un Etat, celui-ci étant considéré comme lié par son comportement antérieur et, dès lors, «estopped» à faire valoir une prétention nouvelle ;

2) Pour ce qui concerne la responsabilité de la SpA RINA antérieurement au 1<sup>er</sup> août 1999 :

- l'article 173-1 et l'article 385 du Code de procédure pénale s'opposent à ce que la cour remette en cause l'ordonnance de renvoi par laquelle le RINA a été renvoyé devant le tribunal correctionnel non seulement pour les faits postérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999 mais également pour ceux accomplis antérieurement ;
- le REGISTRO et la SpA RINA sont dans les faits la même société, comme le démontrent le fait que M. TORTI, représentant de la société RINA SpA, explique la création de la SpA par la nécessité d'un assouplissement des structures du RINA et l'absence de distinction faite tant par ses employés que par son conseil tout au long de la procédure ;
- la SpA RINA a strictement la même activité et les mêmes inspecteurs que le Registro Italiano Navale auquel il a succédé dans le seul but d'assouplir ses

structures, de sorte que l'article 121-2 n'est pas applicable ;

- la clause par laquelle toutes les responsabilités y compris pénales résultant des faits commis avant la transformation en société commerciale restent à la charge du Registro Italiano Navale est inopposable à la juridiction pénale ;

3) Pour ce qui concerne la responsabilité pénale des prévenus :

- il y a bien eu un accident de mer, au sens de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, ayant entraîné une pollution par les hydrocarbures ;
- la loi du 5 juillet 1983 est parfaitement conforme à la convention MARPOL qui n'exclut aucunement les rejets non intentionnels et qui s'applique à tout auteur de pollution, bien qu'excluant dans certaines conditions le capitaine et le propriétaire du navire du bénéfice du fait justificatif tiré de l'article 11 b de la convention ;
- la convention de 1992 sur la responsabilité civile, dite CLC, exclut les actions en responsabilité fondées autrement que sur la base de cette convention à l'égard de diverses personnes qu'elle énumère, sauf lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

4) E, pour chaque prévenu :

- Giuseppe SAVARESE, en sa qualité de propriétaire de l'Erika, était tenu d'en assurer l'entretien et de s'assurer que la société désignée à cette fin accomplissait sa mission dans les règles. Or, il ne s'en est jamais préoccupé, se satisfaisant des comptes-rendus de M. POLLARA et s'arrangeant pour que l'entretien se fasse au moindre coût ;
- De surcroît, il n'a pris aucune disposition pour que soient effectuées les mesures d'épaisseur préconisées par M. ALGA. Il s'est ainsi désintéressé de l'entretien de l'Erika, se bornant à l'exploiter au moindre coût ;
- il n'a pris aucune part dans la gestion de la situation les 11 et 12 décembre 1999 sans même s'assurer que les autorités côtières étaient alertées ;
- ces fautes, commises témérairement, engagent sa responsabilité pénale mais aussi civile ;
- Antonio POLLARA, bien qu'avisé des déficiences constatées par M. RISCHIEDA en février 1998, n'a pris aucune disposition pour y remédier jusqu'à l'arrivée de l'Erika au chantier de Bijela ;
- il a accepté que les réparations soient réalisées a minima ;
- averti, suite à la visite de M. ALGA, de la corrosion des ballasts et des diminutions d'épaisseur, il n'a rien fait, manquant ainsi gravement à ses obligations quant à l'entretien du navire ;
- chargé d'apporter son soutien technique au commandant au cours des journées du 11 et 12 décembre 1999, il s'en est abstenu ;
- averti le 11 décembre 1999 à 15 h 10 de la gîte de l'Erika, des fissures de pont et de fuites à la mer, il n'a pris aucune initiative pour alerter l'État côtier ;
- la personne désignée à terre (DPA) étant injoignable, ce qui constitue un dysfonctionnement du code ISM, il n'a apporté aucun soutien matériel au commandant MATHUR et ne s'est pas assuré que le rapport prévu par le protocole n° 1 de la convention MARPOL avait été envoyé par le commandant ;
- il n'a réuni la cellule de crise qu'après que le commandant MATHUR ait envoyé son second message de détresse, le 12-12-1999 ;
- M. POLLARA, représentant légal de la société PANSHIP, laquelle exerçait en droit un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire, a ainsi commis témérairement des fautes caractérisées qui le rendent pénalement mais aussi civilement responsable de la pollution ;
- la SpA RINA est responsable pénalement de la faute même simple de ses proposés ;
- M. ALGA a commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de classe, le 24 novembre 1999, alors qu'il avait opéré des constatations mettant en cause l'état du navire, de même que M. FONASSO, en dépit de sa relaxe, a commis une faute en délivrant le certificat statuaire à la société PANSHIP, alors que le rapport RISCHIEDA révélait l'état alarmant de l'Erika, puis en proposant au comité de classification du RINA, sur le fondement d'un rapport complaisant de M. PATANE, de délivrer les certificats définitifs de l'Erika ;
- M. PATANE, qui a confirmé la validité des mesures d'épaisseur faites par la société PAQUILLO, ce qui a permis la délivrance d'un certificat de classe, alors que le collège expertal de Dunkerque a constaté qu'elles présentaient de nombreuses incohérences, a failli dans sa mission de contrôle ;
- en acceptant qu'une lisse de pont sur deux soit remplacée, en ne formulant aucune objection à ce que l'indemnisation versée par l'assurance pour la réparation de la chaudière soit détournée pour partie de son objet, ce représentant du RINA a commis une fraude volontaire qui a permis à l'Erika de naviguer, ce qu'il n'aurait pas dû pouvoir faire ;
- la SpA RINA, en sa qualité de société de classification ayant, de ce fait, pouvoir d'autoriser l'Erika à prendre la mer, exerçait à ce titre, en droit, un pouvoir de contrôle sur la gestion de l'Erika et a, par l'intermédiaire de ses représentants, commis des fautes caractérisées engageant sa responsabilité tant pénale que civile, étant observé que le contrat liant le RINA à l'armateur est un contrat d'entreprise et non de mandat, de sorte qu'il ne peut bénéficier des dispositions de l'article III-4 de la convention de 1992 sur la responsabilité civile à raison des dommages causés par la pollution par les hydrocarbures ;
- l'article 410 alinéa 2 du Code de procédure civile dispose : "l'exécution sans réserve d'un jugement non exécutoire vaut acquiescement (...)";
- la société TOTAL, dont la responsabilité civile est indissociable de sa responsabilité pénale, a donc acquiescé au jugement en ayant exécuté sans réserve la décision de première instance ;
- le "Vetting", procédure mise en place par les principales compagnies maritimes depuis près de 30 ans, peut être considéré comme une coutume du droit de la mer ;
- ses règles, telles que mises en oeuvre par le service des affaires juridiques et de la sécurité au sein de la société TOTAL FINA ELF, devenue TOTAL SA, tendaient à la sélection des navires après une analyse prenant en compte leur qualité, celle de son équipage et de son management, à la tenue à jour d'un fichier des navires acceptables/non acceptables par la société TOTAL FINA ELF pour ses transports et à conseiller l'ensemble du groupe pour le choix des navires qu'il affrétait ;
- il était ainsi obligatoire de consulter le service Vetting chaque fois qu'un navire faisait l'objet d'un contrat d'affrètement conclu par une entité du groupe TOTAL ou devait être reçu à l'un des terminaux du groupe ;
- l'acceptation d'un navire était limitée dans le temps, un an pour ceux âgés de plus de 15 ans ;
- la dernière inspection de l'Erika par le service Vetting de TOTAL remontait au 21 novembre 1998, l'inspecteur concluant qu'il ne pouvait être pris en "time charter" et n'était acceptable qu'au "spot", après diverses vérifications complémentaires ;
- en dépit de ses réserves, l'Erika avait été accepté après réception d'une attestation du RINA garantissant le bon état de la structure des citernes du navire ;
- cette acceptation, en dépit du rapport de l'inspection, de l'âge avancé de l'Erika, proche de celui à compter duquel il ne pouvait plus être accepté (25 ans) ce qui pouvait conduire son gestionnaire technique à négliger son entretien, de la pratique consistant à n'employer les vieux navires que pour les produits les plus polluants, du risque de discontinuité dans l'entretien de l'Erika qui avait connu au cours de sa longue vie plusieurs propriétaires, sociétés de classification et gestionnaires techniques, constituait une imprudence fautive ;
- l'attention du service Vetting aurait dû être attirée par la décision de la société SHELL, en mai 1998, de déclasser l'Erika en "terminal use only" ;
- les constatations de l'inspecteur Vetting de TOTAL, intervenant seulement quelques mois après des travaux en cale sèche, auraient dû l'interroger sur la qualité de ces travaux ;
- ce service n'aurait pas dû se contenter d'une attestation garantissant le bon état de la structure émanant de la société de classification qui avait supervisé lesdits travaux ;
- ces fautes ont été commises par M. MAUREL, membre du service Vetting rattaché au service des affaires juridiques et de la sécurité de TOTAL FINA ELF et agissant au nom de cette société ;
- TOTAL FINA ELF disposait, au travers de la charte-partie et des instructions au voyage, d'un pouvoir de contrôle sur la marche du navire ;
- TOTAL FINA ELF, au travers du contrôle Vetting, disposait du pouvoir de permettre ou non à l'Erika de naviguer ;
- la responsabilité de cette société est donc engagée tant au plan pénal que civil ;
- la société TOTAL TRANSPORT CORPORATION, filiale de TOTAL FINA ELF spécialisée dans l'affrètement maritime, doit répondre pénalement des fautes non intentionnelles de ses représentants ;
- M. THOUILLIN, son directeur, n'a pas su lui faire respecter la procédure Vetting, puisque l'Erika a été affrété le 26 novembre 1999, soit après le 21 novembre 1999, date d'expiration du délai d'acceptation d'un an, ce qui impliquait de recueillir préalablement l'autorisation du service Vetting et n'a pas été fait ;
- le Vetting ayant pour principal objet la sécurité maritime, c'est bien la situation du navire à la date de son affrètement qui importe et non celle des négociations ;
- très logiquement, si un nouvel avis du service Vetting avait été sollicité, ce dernier aurait, comme il l'avait fait un an plus tôt, demandé une nouvelle attestation du RINA garantissant le bon état des structures, ce que ce dernier n'aurait pas délivré eu égard aux constatations faites par M. ALGA, inspecteur du RINA qui, deux jours avant, avait noté des défaillances de structure ;
- au surplus, l'Erika dépendant d'un nouvel affréteur à temps, la société SELMONT, un nouveau contrôle Vetting aurait dû être fait, lequel aurait permis de constater les défaillances relevées par M. ALGA, d'autant plus qu'il pouvait avoir accès aux ballasts, comme l'ont affirmé MM. BEKOURIAN et BATTE lors de

leur audition par la cour ;

- en réalité les exigences économiques ont primé sur les impératifs de sécurité et de sauvegarde de l'environnement, l'Erika étant le seul navire disponible pour le transport de la cargaison ;
- le non-respect de la procédure Vetting est une cause impulsive et déterminante du naufrage, de telle sorte que TTC, qui disposait du fait des instructions au voyage et des dispositions de la charte-partie d'un pouvoir de contrôle sur la gestion et la marche du navire, doit en répondre pénalement et, s'agissant de fautes commises témérairement, civilement [p 73] ;
- il appartenait à M LAVENIR, qui dirigeait le service de l'affrètement de la société TOTAL PETROLEUM SERVICE, de s'assurer du respect des procédures prévues par TOTAL FINA ELF en matière d'affrètement, notamment de la procédure Vetting ;
- cette procédure n'a pas été respectée ;
- la société TPS, mandataire de la société TTC, affrèteur au voyage de l'Erika, était chargée de rechercher un navire et de conclure le contrat d'affrètement mais aussi de suivre le navire tout au long de son voyage, disposait d'un pouvoir de contrôle sur la gestion et la marche du navire ;
- la faute commise par M LAVENIR ayant contribué à la réalisation du dommage et ayant été commise témérairement, la responsabilité pénale et civile de TPS est engagée ;

#### 4) Sur les préjudices :

- le département de la Vendée, dont le conseil général a autorisé son président, par délibération du 23 décembre 1999, à intenter une action en justice pour obtenir indemnisation du préjudice causé par la pollution des hydrocarbures de l'Erika et, par délibération du 22 février 2008, à former appel du jugement rendu, est recevable en sa constitution de partie civile, ses côtes ayant été souillées par cette pollution ;
- il a engagé des frais :
  - de personnel à hauteur de 56.424,74 € pour assurer la dépollution ;
  - de gestion financière et juridique de la pollution par les agents du département, dont il justifie par un document comptable à hauteur de 106.674,56 €;
- d'avance aux sauniers de l'île de Noirmoutier, soit 42.874,76 €, transformée, en 2005 et en l'absence d'indemnisation du FIPOL, en subvention pour la remise en état des marais salants dont la gestion a été sérieusement perturbée par la nécessité de le protéger de la pollution ;
- de participation, à hauteur de 50.155,72 €, au financement de l'évaluation des dommages écologiques et économiques causés par la marée noire ;
- le préjudice écologique s'entend de toute atteinte au milieu naturel indépendante des dommages aux biens ou aux personnes ;
- le département, chargé aux termes de l'article L 1111-2 du code général des collectivités territoriales de protéger l'environnement et d'améliorer le cadre de vie de ses habitants, a dû s'engager, dès la fin des opérations de dépollution, dans une politique environnementale sans précédent, née de la prise de conscience de ses habitants et de la demande de sécurité environnementale et d'amélioration du cadre de vie, à la suite du naufrage de l'Erika ;
- il s'est ainsi engagé dans un programme de restauration et mise en valeur des espaces du littoral, d'aménagement de plages, structures d'accueil et d'information, déboursant ainsi 1.221.333,49 € au 31 décembre 2003 ;
- il s'est ensuite engagé dans des "contrats Environnement Littoraux", pour "lutter contre les pollutions, protéger les espaces naturels sensibles et améliorer le cadre de vie", se traduisant par des subventions aux communes, aux groupements de communes et aux acteurs de l'environnement, qui se sont montées, entre 2004 et 2009, à 14.011.994,37 € dont une "partie au moins" (p.89 des conclusions) trouvent leur source dans la catastrophe de l'Erika ;
- le département est recevable à agir tant pour les actions menées sur la base de sa compétence générale que sur celle de sa compétence spéciale, ce qu'a d'ailleurs reconnu l'article L 142-4 du code de l'environnement, introduit par la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 ;
- les atteintes aux missions de protection de l'environnement et d'amélioration du cadre de vie sont distinctes de la lésion d'un intérêt social et peuvent être réparées au titre du préjudice personnel de la collectivité territoriale ;
- à ce titre le conseil général de la Vendée demande la condamnation solidaire des prévenus au paiement de 10.000.000 € ;
- la pollution causée par l'Erika et la frénésie d'informations qui en a été la suite ont gravement porté atteinte à l'image de marque de ce département, préjudice dont il peut demander réparation, comme l'a admis la Cour de cassation le 8 février 2006 ;
- le préjudice ainsi causé doit être réparé à hauteur de 5.000.000 € ;
- en ce qui concerne les communes de NOTRE DAME de MONTS, de CHATEAU D'OLONNE, de BEAUVOIR SUR MER, de BOUIN, de NOIRMOUTIER, de SARZEAU, de JARD SUR MER, de HOEDIC, de BARBATRE, de SAINT GILDAS DE RHUYS, elles sollicitent la confirmation du jugement en ce qui les concerne et un don acte de l'exécution du jugement ;

#### 5) A titre subsidiaire en l'absence de faute inexcusable :

- les préjudices matériels, moraux et écologiques étant exclus du champ d'application de la convention de 1992, le conseil général de la Vendée doit se voir indemniser pour ces préjudices ;
- les prévenus doivent être solidairement condamnés à lui payer 163.099,30 € représentant les sommes dépensées pour assurer la dépollution, 42.874,76 € pour la restauration de l'écologie des marais salants de l'île de Noirmoutier et 50.155,72 € pour le financement de l'étude d'évaluation des dommages écologiques et économiques dus à la marée noire et de l'association qui en est chargée,
- il doivent de même être condamné à lui payer 10.000.000 € pour le préjudice écologique et 5.000.000 € pour le préjudice moral ;

#### 6) Pour ce qui concerne les frais irrépétibles :

- Les communes de NOTRE DAME de MONTS, de CHATEAU D'OLONNE, de BEAUVOIR SUR MER, de BOUIN, de NOIRMOUTIER, de SARZEAU, de JARD SUR MER, de HOEDIC, de BARBATRE, de SAINT GILDAS DE RHUYS sont intimées en appel et ont engagé des frais de reprise du dossier, de rédaction de conclusions, de suivi et de préparation des audiences à ce titre et il serait de bonne justice que la cour alloue à chacune d'elle la somme de 75.000 €,
- quant au département de la Vendée, le montant des honoraires qu'il a versés pour sa défense se monte à 433.601,92 € hors taxes et compte-tenu du temps passé aux audiences, va atteindre 584.367,89 € TTC, ce qui n'a rien d'excessif eu égard à la durée de la procédure, la complexité du dossier et au nombre d'intervenants,

#### 7) A titre encore plus subsidiaire :

- au cas de relaxe des prévenus et sur le fondement de l'article 470-1 du Code de procédure pénale, les parties civiles représentées par M<sup>l</sup> VARAUT demandent à être indemnisées par les prévenus relaxés, à hauteur des sommes précédemment indiquées et à être remboursées des frais engagés pour la défense de leurs intérêts à hauteur des sommes ci-avant précisées ;

**La Selar l HUGLO-LEPAGE** et associés conseil, qui représente les communes de Loire-Atlantique suivantes :

- Batz sur Mer,
- La Bernerie en Retz,
- Mesquer,
- La Plaine sur Mer,
- Pornic,
- Le Pouliguen,
- Préfailles,
- Saint Brévin les Pins,
- Saint Michel Chef Chef,

et la commune de Vendée de Saint Hilaire de Riez, dépose des conclusions (192 pages) par lesquelles elle demande à la cour de :

- DIRE et juger recevables en leur appel les communes de Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Mesquer, La Plaine sur Mer, Pornic, Le Pouliguen, Préfailles, Saint-Brévin-les-Pins, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Hilaire-de-Riez ;
- CONFIRMER le jugement entrepris en ce qu'il a :

- déclaré recevable la constitution de partie civile des concluantes ;
- déclaré irrecevables les exceptions de procédure soulevées par MMATHUR ;
- rejeté pour le surplus les incidents et exceptions présentées par Messieurs SAVARESE, POLLARA, FONASSO et MATHUR, et par les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA ;
- déclaré Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA, la société RINA (SpA) et la société TOTAL SA coupables des faits qualifiés de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral Atlantique suite à un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la zone ZEE ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ;
- fait application de la loi pénale à leur égard ;
- condamné solidairement Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA, la société RINA (SpA) et la société TOTAL SA à les indemniser de leurs préjudices

- INFIRMER le jugement entrepris en ce qu'il a :

- relaxé les sociétés TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC) et TOTAL PETROLEUM SERVICE (TPS) ;
- insuffisamment apprécié l'importance des préjudices des concluantes ;

et statuant a nouveau,

A titre principal de :

- DÉCLARER, outre Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA, la société RINA (SpA) et la société TOTAL SA, les sociétés Total Transport Corporation (TTC) et Total Petroleum Service (TPS) devenue Total Gas & Power Services Ltd, coupables des faits qualifiés de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral Atlantique suite à un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la zone ZEE ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ;
  - faire application de la loi pénale ;
  - déclarer recevables et bien fondées les communes concluantes dans leurs fins, moyens et conclusions concernant leurs intérêts civils, et ce, par application des dispositions de l'article L. 142-4 du Code de l'environnement.
- Subsidiairement, dans l'hypothèse où la Cour ne retiendrait pas les prévenus dans les liens de la prévention,
- FAIRE APPLICATION des dispositions de l'article 470-1 du Code de procédure pénale ;
  - DIRE et juger que les prévenus ont à tout le moins engagé leur responsabilité civile à l'égard des concluantes sur le fondement des dispositions des articles 1382 et 1383 du Code civil et en application notamment des obligations pollueur-payeur rappelées dans l'arrêt "Commune de Mesquer" ;
  - DÉCLARER recevables et bien fondées les communes concluantes dans leurs fins, moyens et conclusions concernant leurs intérêts civils, et ce, par application des dispositions de l'article L. 142-4 du Code de l'environnement.

En toute hypothèse et en conséquence,

- CONDAMNER les sociétés Total Transport Corporation (TTC) et Total Petroleum Service (TPS) devenue Total Gas & Power Services Ltd, Messieurs DUCCI et CLEVENTE, solidairement avec Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA, la société RINA (SpA) et la société TOTAL SA, à indemniser les concluantes au titre des dommages et dépenses directs et des dommages économiques, au titre des dommages à l'image de marque, ainsi qu'au titre des dommages à l'environnement des sommes suivantes :

- BATZ SUR MER :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques :  $262.002 + 354.678 = 616.680$  €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 1.100.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 429.411 €, à titre subsidiaire 400.000 €

- LA BERNIERE-EN-RETZ :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques :  $197.797 + 1.897.020 = 2.094.817$  €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 850.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 497.702 €, à titre subsidiaire 400.000 €

- SAINT BRÉVIN LES PINS :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques :  $120.249,98 + 152.672,89 = 272.922,87$  €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 1.100.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 780.804 €, à titre subsidiaire 400.000 €

- MESQUER :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques :  $106.898 + 1.128.466 = 1.235.364$  €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 850.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 211.856 €, à titre subsidiaire 300.000 €

- LA PLAINE SUR MER :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques :  $93.578 + 1.086.135 = 1.179.713$  €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 850.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 281.412 €, à titre subsidiaire 300.000 €

- FORNIC :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques :  $135.124,45 + 1.206.008,96 = 1.341.133,41$  €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 1.500.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 176.483 €, à titre subsidiaire 200.000 €

- LE POUQUEN :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques :  $47.942 + 592.137 = 640.079$  €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 1.100.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 134.502 €, à titre subsidiaire 200.000 €

- FRÉFALLES :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques : 26.019 + 3.972.341 = 3.998.360 €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 850.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 167.029 €, à titre subsidiaire 200.000 €

- SAINT-MICHEL-CHEF-CHEF :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques = 107.987 €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 850.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 204.220 €, à titre subsidiaire 300.000 €

- SAINT-HILAIRE-DE-RIEZ :

- Dommages et dépenses directs et dommages économiques = 66.697 €
- Dommages à l'image de marque, à titre principal : 850.000 €
- Dommages à l'environnement (article L. 142-4 du Code de l'environnement) : 418.378 €, à titre subsidiaire 400.000 €

- CONDAMNER solidairement les prévenus et les responsables au titre des dispositions de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, et sur le fondement des dispositions de l'article 700 du Code de procédure si la Cour entendait statuer sur le fondement des dispositions de l'article 470-1 du Code de procédure pénale, à verser à chaque commune concluant une somme de 30.000 euros pour les frais de préparation des conclusions, de préparation et de suivi du dossier depuis l'origine de l'instruction, de rédaction des notes, conclusions et dossiers de plaidoirie et de suivi des audiences, représentant une somme totale de 300.000 €.

**A cette fin, elle fait valoir que :**

- les communes, personnes morales de droit public sont, au même titre que les autres personnes, recevables à se constituer partie civile dès lors que l'infraction commise a porté atteinte aux intérêts qu'elles ont pour mission légale de défendre,
- elles ont compétence dans la gestion et la protection de leurs territoires et des biens qui leurs sont donnés en concession, notamment contre la pollution, comme le démontre l'article L. 110 du code de l'urbanisme dont il résulte que les collectivités publiques sont les gestionnaires et les garantes du territoire et doivent, notamment, assurer la protection des milieux naturels et des paysages, jusque et y compris sur le rivage jusqu'à la limite des eaux, par application de l'article L. 2212-3 du Code général des collectivités territoriales,
- la Convention MARPOL précise dans son article 4 : "Toute violation des dispositions de la présente convention commise dans la juridiction d'une partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette partie, chaque fois qu'une telle infraction se produit, la partie doit :  
a) soit engager des poursuites conformément à sa législation [...]"
- Les sanctions prévues par la législation des parties en application du présent article doivent être par leur rigueur de nature à décourager les contrevenants éventuels et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise",
- incitation est donc faite aux États parties d'appliquer avec rigueur leur législation,
- l'article 8 de la loi de 1983, devenu l'article L. 218-22 du Code de l'environnement, ne se réfère pas à la convention MARPOL, dont l'article L. 218-10 applique en droit interne les dispositions, mais à la convention de Bruxelles sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures,
- il réprime le comportement, antérieur à la pollution, entraînant un accident de mer duquel découle une pollution et non pas le rejet illicite d'hydrocarbures, comme l'a relevé le Ministre de la Mer lors des travaux préparatoires de la loi de 1983 et approuvé par le professeur BONASSIES,
- il ne peut donc lui être reproché d'être contraire à la convention MARPOL, qui vise exclusivement les rejets d'hydrocarbures,
- rien n'interdit, dans la convention MARPOL ou même dans d'autres conventions telles que celle de Montego Bay, que le législateur national édicte une réglementation plus stricte pour la protection contre la pollution marine,
- à supposer que la convention MARPOL soit applicable, les exceptions édictées par l'article 11 de son annexe 1 ne le sont pas, puisque toutes les mesures pour éviter les rejets n'ont pas été prises,
- cette convention impose une sévérité égale quel que soit le lieu de l'infraction et donc en ZEE comme dans les eaux territoriales,
- la convention de Montego Bay en son article 220-3 point 6 autorise les États parties à intenter une action en cas de preuve manifeste d'une infraction commise en ZEE ayant entraîné des rejets risquant de causer des dommages importants au littoral,
- au demeurant cette convention ne crée d'obligations qu'entre États et ne peut être invoquée par les particuliers, comme l'a jugé la Cour de justice des Communautés européennes, le 3 juin 2008,
- le professeur LAGARDE, dans sa consultation, observe que toute avarie n'est pas un accident de mer et que le recours intenté par la société INTERTANKO devant la Cour de justice des Communautés européennes contre la directive européenne du 7 décembre 2005, qui en son article 4 édicte que les rejets de substances polluantes par les navires sont des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, témérairement ou à la suite d'une négligence grave, recours fondé sur sa prétendue incompatibilité avec la convention MARPOL, a été rejeté,

Sur la commission du délit par les prévenus, la SELARL HUGLO-LBPAGE et Associés Conseil fait valoir que :

- PANSHIP avait en charge une partie de la gestion nautique et était, en qualité de gérant technique responsable de l'entretien du navire,
- M. POLLARA était responsable de la surveillance des travaux faits à Bijela et donc des négligences qui y ont été commises et qui sont la cause principale du naufrage,
- connaissant l'état de l'Erika avant son départ de Dunkerque, il a commis une faute en le laissant prendre la mer,
- M. POLLARA avait connaissance des fuites de fuel à la mer dès le début de l'après-midi du 11 décembre 1999 et aurait dû constituer une cellule de crise pour apporter une assistance efficace à M. MATHUR,
- il n'a pas donné de renseignements au RINA, prétendument chargé dans le SOPEP d'apporter une assistance technique à l'Erika,
- il n'a pas demandé au capitaine MATHUR les comptes-rendus prévus au plan SOPEP et n'a pas averti l'État côtier,
- Giuseppe SAVARESE, actionnaire à 100 % de TEVERE SHIPPING C<sup>o</sup> Ltd, était responsable de l'entretien du navire,
- il ne pouvait ignorer l'état de l'Erika, puisqu'il réglait les travaux d'entretien, et aurait dû s'assurer du bon état de celui-ci avant de l'affréter à temps,
- informé des problèmes de l'Erika vers 15 h /15 h 30 et notamment des fuites de fuel à la mer, il a commis une faute en ne prévenant pas les autorités françaises,
- la société RINA, responsable de la certification de l'Erika, certification qui a pour objectif d'assurer la fiabilité du navire, devait contrôler ce dernier ainsi que la société PANSHIP et avait à ce titre un pouvoir de contrôle du navire,
- cette société a manqué à ses devoirs lors des réparations de BIJELA, qui ont été exécutées à minima et sont d'une qualité déplorable, ce qui constitue une négligence grave sans laquelle la cassure du navire aurait pu être évitée,
- les audits diligents par le RINA pour la certification ISM ont montré de nombreuses carences, notamment ceux des 12 et 13 août 1999, et auraient dû conduire le RINA à suspendre sa certification,
- les sociétés pétrolières ont contracté une obligation vis à vis des tiers qui est le Vetting, ceci pour éviter que leur responsabilité soit recherchée sur un terrain délictuel ou quasi délictuel,
- le Vetting a pour objectif de s'assurer de la qualité des tankers utilisés, de sélectionner les navires utilisables et d'en établir un fichier,
- pour cela, le service qui en est chargé doit, selon M. THOULIN, examiner scrupuleusement les navires, pour s'assurer qu'ils correspondent aux meilleurs standards en matière de sécurité et de protection de l'environnement,
- la note "Putting Safety Surf" interne à TOTAL rappelle que le premier objectif du Vetting est d'assurer un haut niveau de qualité dans l'approbation des navires, dans le respect des conditions techniques du navire, dans la qualité de l'équipage et du management du propriétaire du navire, ce qu'a confirmé M. THOULIN,
- dans le groupe TOTAL, tout navire proposé à l'affrètement ou dans le cadre d'un contrat de trading doit faire l'objet d'une demande d'acceptation préalable par le service Vetting de TOTAL DTS,

- la note Total Fina Intertanko indique que le Vetting doit se fonder sur des inspections, l'examen de la base SIRE, les informations tirées du contrôle de l'État du pavillon et celles émanant des terminaux et des médias,
- un document complémentaire (D398/2) précise que, pour évaluer les navires, la base de données de Total, comprenant l'âge et le type de navire, le rapport d'inspection de TOTAL, le résultat de l'audit du propriétaire par TOTAL et la base SIRE, doit être consulté prioritairement,
- un autre document complémentaire (D398/16) indique que la réputation du propriétaire doit faire l'objet d'investigations et que ce dernier doit faire l'objet d'un audit,
- une note d'octobre 1999 intitulée "combinaisons carriers" (D400) recommande l'inspection des ballasts une fois par an et souligne que les rapports de contrôle doivent comporter des informations sur les fissures, la rouille et les anodes, tout en soulignant les risques de corrosion dus au transport à haute température,
- en réalité, chez TOTAL, le service Vetting est très modeste et est subordonné, selon M. TREMEAUX, ancien directeur de l'environnement marine de "TOTAL", au service "trading" dont l'objectif est de faire du profit,
- lorsque l'inspecteur de TOTAL, M. TRAGIN, a établi son rapport, il a non seulement souligné que l'Erika ne pouvait être affrété à temps, mais a mis des conditions à son affrètement au voyage, conditions dont la levée n'a jamais été vérifiée,
- TOTAL, qui avait refusé auparavant l'Erika, aurait dû se montrer particulièrement prudent et ne pas se borner à un vetting essentiellement documentaire, sans même attendre les certificats réclamés,
- TOTAL refusait tout navire âgé de plus de 25 ans, or l'Erika avait 24 ans et son âge avait amené plusieurs sociétés pétrolières à le refuser ou encore à ne plus l'affréter (1.1.2.4.1.3.2),
- TOTAL, alors même qu'une note TOTALFINA Intertanko de juillet 1999 invitait le service affrètement à être plus vigilant pour les navires de plus de 20 ans, n'a pas suffisamment pris en compte cette circonstance,
- alors que cette même note stipulait que l'agrément du navire devait être retiré dès lors que le propriétaire opérateur changeait, TOTAL n'a pas prêté attention à la solvabilité et la fiabilité de l'armateur,
- si le responsable du service juridique, M. THOULIN, a prétendu que c'est la compagnie exploitante qui importait, en réalité M. GRANDPIERRE, responsable du service Vetting ne connaissait ni PANSHIP ni M. SAVARESE et aucun audit de PANSHIP par le service Vetting n'a eu lieu,
- pourtant l'incident du Zagarra, retenu aux Etats-Unis quelques semaines auparavant, aurait dû attirer son attention,
- il n'aurait pas dû échapper à TOTAL que le changement de société de classification pour la société RINA, à la mauvaise réputation, était un facteur défavorable, de même que les changements de propriétaires,
- le vetting de TOTAL ne prend pas en considération l'historique du navire, à la différence des autres vettings qui sont plus approfondis, ce qu'il aurait été pourtant nécessaire de faire pour l'Erika, affrété au spot pour des cargaisons toxiques et polluantes (1.1.2.4.1.3.3),
- le vetting aurait dû être d'autant plus sérieux que plus le produit transporté est sale, plus le navire qui le transporte est dangereux, le produit sale se vendant moins cher, le coût du transport doit en être particulièrement réduit,
- TOTAL a commis une faute engageant sa responsabilité en ne saisissant pas son service Vetting avant d'affréter l'Erika,
- M. FECHOUX, qui a affrété l'Erika au nom de TTC, a indiqué que l'affrètement dépendait d'un "savoir-faire", dont il a admis qu'il reposait exclusivement sur la consultation de la base SURF,
- de plus, le délai d'acceptabilité de l'Erika était dépassé lorsqu'il a été affrété, puisqu'il s'achevait le 21 novembre 1999, et ce navire était dès lors inaffrérable (1.1.2.4.2.3.1),
- la prétendue catégorie "unclassified", qui ne figure nulle part, sert à justifier l'affrètement de navires qui aurait dû être classés "no",
- il aurait été nécessaire de refaire un contrôle vetting et celui-ci n'aurait pu aboutir à une nouvelle acceptation pour un an, puisque cela aurait eu pour conséquence de l'accepter au-delà de ses vingt-cinq ans,
- au surplus, le vetting ne pouvait, selon les documents de l'OCIMF, de TOTAL et la note MADEC, se limiter à la seule consultation de la base Surf, d'autant que celle-ci n'était pas à jour,
- En tant qu'affréteur, elle avait le devoir de consulter la base SIRE qui lui aurait révélé de nombreuses défaillances structurelles mises en évidence par le vetting de TEXACO, le 20 novembre 1999, par celui de la société ESSO, le 23 novembre 1999 et par celui de BP AMOCO, le 23 novembre 1999, et en s'en abstenant elle a commis une faute causale évidente,
- TOTAL exerçait sur l'Erika un véritable pouvoir de contrôle et de direction, comme le démontrent le contenu et la portée des modifications apportées à la charte partie (1.1.2.4.3),
- SELMONT, qui a frété l'Erika à TTC, se trouvait être armateur disposant de ce qui impliquait qu'il assume des obligations quant à l'état de navigabilité du navire, qui devait être armé et équipé par lui, se trouver à l'endroit et à la date prévue à la charte-partie, mais aussi quant au voyage, par le respect de la route habituelle et la protection de la cargaison,
- il aurait dû détenir ainsi la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, comme le souligne le Professeur LEBAYON dans son ouvrage, et la responsabilité de TTC aurait dû se limiter au chargement et déchargement du fret, dans le temps convenu, ainsi qu'au paiement du prix,
- la réalité est différente, comme l'a d'ailleurs admis le Président DESVARETS, qui dirigeait TOTAL FINA à l'époque du naufrage et n'attribue à SELMONT qu'un rôle purement commercial, ce qui sous-entend que cette société se limitait à la signature d'un contrat, sans conséquence technique,
- SELMONT était une simple société écran, TOTAL assurant la réalité de la gestion commerciale et nautique,
- les modifications apportées par TTC à la charte-partie, en réalité non négociables eu égard au poids économique de TOTAL, qui n'a pas même signé la charte-partie, remettent en cause l'équilibre du contrat, comme l'a soutenu M<sup>me</sup> le Professeur RAYMOND-GOULLLOUD (1.1.2.4.3.2),
- ainsi la clause N11 stipule la vitesse du navire, 12,5 noeuds, et que les soutes devront être suffisantes pour le voyage, préoccupations propres à l'armateur et non pas à l'affréteur au voyage, intéressé par son seul chargement,
- en imposant au capitaine des directives sur la conduite à tenir, notamment au paragraphe "k" des instructions au voyage, TOTAL se comporte comme un véritable donneur d'ordres sur la marche du navire,
- si, en effet, c'est normalement au frétéur que revient la gestion nautique du navire, il peut y être dérogé et, en l'espèce, TOTAL apparaît bien comme le véritable armateur disposant du navire et dispose à ce titre d'un réel pouvoir de direction et de contrôle sur la marche et la gestion du navire,
- la viscosité du fuel oil n° 2 doit notamment être, en application de l'arrêté du 18 septembre 1967, modifié par ceux du 14 avril 1976 et 5 septembre 1978, inférieure à 40 centistokes à 100 degrés et sa teneur en soufre être inférieure à 4 %. Or les analyses faites par CALEB BRETT lors du chargement, celles faites par l'expert FLAUGNATTI sur différents prélèvements, montrent, sur l'un d'eux, mélange reconstitué de la totalité de la cargaison, une viscosité supérieure à 40 Cts à 100°, ce qui suppose, puisqu'il s'agit d'une moyenne et en dépit de la marge d'incertitude des analyses, qu'une partie du chargement ne correspondait pas à du fuel oil n° 2, la viscosité étant excessive (1.1.2.4.4.1 et 2),
- pour fluidifier le fuel oil n° 2, il est courant d'y ajouter du fuel oil n° 6, produit qui ne fait pas l'objet d'une définition administrative mais qui est classé par le centre international de recherche sur le cancer comme cancérigène possible pour l'homme, ce qui n'est pas le cas du fuel oil n° 2, et qui comporte un taux de nickel et de vanadium bien supérieur à ce dernier, de même que le fuel oil de l'Erika,
- les caractéristiques du fuel objet du contrat entre ENEL et TOTAL en font, selon Tom FARELL qui l'a signé au nom de TOTAL FINA, un fuel oil n° 6 selon la norme ASTM (02188), même s'il n'est fait référence dans le contrat ni au fuel, oil n° 2 ni au fuel oil n° 6,
- le responsable filière déchets de TOTAL, dans une interview au Figaro du 31-01-2000, indiquait que le fuel oil n° 2 de l'Erika était un mélange de fonds de distillation auquel avaient été ajoutés des additifs pour le fluidifier, ce qu'a confirmé le directeur qualité de TRD et les analyses du laboratoire ANAL YTIKA (1.1.2.4.4.5),
- en réalité, tout laisse supposer que TOTAL a voulu se débarrasser d'un produit, peut-être le résidu du nettoyage des cuves de la raffinerie de Dunkerque, nettoyage effectué précisément dans les semaines précédentes, ce qui explique que bien que le contrat avec ENEL ait été satisfait, TOTAL a procédé à une ultime livraison, en dépassant même le chargement prévu initialement,
- TOTAL a donc pris délibérément le risque de faire transporter un produit dangereux, ce qu'elle n'ignorait pas, par un navire présentant des défaillances graves, et a consciemment mis ainsi en danger la vie d'autrui (1.1.2.4.4.6),
- TTC, société panaméenne ne possédant ni salarié ni siège social, créée pour éluder les risques de mise en jeu de la responsabilité de la société TOTAL et bénéficier d'avantages fiscaux, a contracté avec la société SELMONT, coquille vide dont les dirigeants n'ont aucune connaissance dans le domaine maritime et qui n'a aucun moyen d'assumer les obligations qu'elle contracte,
- ce montage juridique fictif a permis que la chaîne des contrôles du navire soit rompue, parce que TOTAL avait besoin de l'Erika, comme l'avait d'ailleurs appris MM. DUCCI et CLEMENTE de SERNAVIMAR, ce qui les avait déterminés à l'affréter à temps,
- TOTAL a ainsi affrété l'Erika à quatre reprises, sur les six voyages qu'il a fait, et a commis une imprudence en s'adressant à une coquille vide, SELMONT,
- les soutes de l'Erika destinées à sa propulsion et au réchauffage de la cargaison au départ de Dunkerque, soit 227 tonnes, étaient, selon les différents experts, insuffisantes pour rallier Mlazzo ou même Gibraltar où un ravitaillement aurait été prévu, quoique ne figurant pas dans le log book et restant ignoré de TOTAL (1.1.2.5.2.1),
- eu égard à la nature de la cargaison et aux conditions météorologiques, cette insuffisance constituait une grave imprudence, l'arrêt du réchauffage de la cargaison, invoqué pour l'expliquer, n'étant pas vraisemblable selon le commandant POLLARA lui-même,

- les conditions météorologiques régnant le 8 décembre 1999 au large de Dunkerque auraient dû conduire à retarder le départ de l'Erika, qui n'avait aucun caractère d'urgence, ce qui l'aurait sauvé (L.1.2.5.2.2),
- M DUCCI a déclaré le 11 mai 2001 qu'il avait été prévenu au cours de la matinée du 11 décembre 1999 que l'Erika gîtait et qu'il y avait du fuel oil dans un des ballasts latéraux et avait demandé à M POLLARA d'informer la société TOTAL, et celle-ci ne pouvait plus ignorer, à 19 h, qu'il existait un risque avéré de pollution, puisque M MATHUR avait informé M POLLARD d'un transfert de charge entre citernes, auquel il ne pouvait être procédé sans autorisation de TOTAL qu'en cas de risque majeur pour la cargaison et le navire (L.1.2.5.3.1),
- de plus, M MATHUR a indiqué à M MARTENS, vers 21 h 30, la présence d'une cassure sur l'avant du ballast tribord et l'affaiblissement de la paroi entre le ballast 2 T et la citerne 3 C,
- consciente du risque de pollution, la société TOTAL devait avertir le CEDRE mais ne l'a pas fait, de même elle devait activer une cellule de crise, mais n'a mis en place qu'une cellule de fait, ce qui a nui à l'efficacité des actions de prévention du naufrage et de la pollution,
- en sa qualité d'armateur disposant de fait, TOTAL aurait dû, conformément aux conventions SOLAS et MARPOL, avertir l'Etat côtier,

**La SELARL HUGLO-LEPAGE et Associés Conseil fait encore valoir à propos de la responsabilité civile des prévenus que :**

- aux termes de l'arrêt rendu par la Cour de justice des Communautés européennes dit "arrêt de la commune de Mesquer", les coûts liés à l'élimination des déchets engendrés par un déversement d'hydrocarbures qui ne sont pas pris en charge par le FIFOL et ne peuvent être supportés par le propriétaire du navire ou l'affrètement par l'effet des conventions internationales, doivent être supportés par le producteur des hydrocarbures, si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution,
- la Cour de cassation a considéré pour sa part que le vendeur d'hydrocarbures et affrètement du navire les transportant doit être considéré comme détenteur antérieur des déchets, s'il a contribué au risque de la pollution occasionné par le naufrage, et tenu de supporter les coûts d'élimination des déchets, si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution,
- dès lors, la société TTC, affrètement de l'Erika, et le propriétaire du navire ne peuvent arguer de la convention CLC pour dégager leur responsabilité civile,
- au demeurant, les fautes commises par les prévenus sont inexcusables (L.1.2.1.2),
- la convention CLC permet au propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, sous réserve qu'il soit assuré mais cette limitation ne joue pas, selon l'article V.2, lorsqu'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (L.2.1.2.1),
- Or M. SAVARESE, en exploitant et frétant un navire dont il connaissait les déficiences, en organisant une gestion lui permettant de contourner les dispositions des conventions internationales qui lui sont opposables, en procédant témérement à des modifications du navire sans tenir compte de son âge et de son état de corrosion, a commis une telle faute inexcusable,
- qui plus est, la convention CLC ne vise que les dommages par pollution, soit ceux qui, selon son article I.6, résultent de l'altération à l'environnement, limités au coût des mesures raisonnables de remise en état effectivement prises, et ceux qui découlent des mesures de sauvegarde, et non pas les dommages matériels ou écologiques résultant des atteintes à l'environnement ainsi qu'aux troubles de jouissance nés de la baisse des services rendus par la nature par suite de la pollution, ni même de l'atteinte à l'image de marque et à la réputation,
- plus simplement, la convention CLC ne vise pas les dommages dont l'indemnisation n'a pas été considérée comme recevable par le FIFOL,
- pour ce qui concerne TOTALSA, TTC et TFS, le fait d'avoir affrété l'Erika en connaissance de cause alors qu'il ne correspondait pas aux impératifs de sécurité exigibles en interne, l'insuffisance des soutes, le fait d'avoir laissé, sans nécessité, appareiller le navire par un temps très difficile, celui d'avoir été négligent dans la diffusion de l'information vers les services compétents et d'avoir fait preuve de négligence dans la gestion de la situation, constituent des fautes commises témérement et avec la conscience que des dommages en résulteraient probablement, ce qui conduit à écarter la limitation de responsabilité de la convention CLC (L.2.1.2.2),
- de la même façon, la convention CLC n'est pas applicable aux victimes de dommages autres que ceux relevant de la définition de dommages par pollution,
- à titre subsidiaire, il y a lieu de considérer TOTAL SA comme gardien du navire,
- quant à Antonio POLLARA, le fait que la société PANSHIP, par son intermédiaire, ait volontairement méconnu la réglementation ISM et n'ait pas eu un comportement professionnel et diligent face à une situation grave de pollution et de perte du navire, en appliquant le SOPEP notamment, constitue également une faute commise témérement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait, ce qui l'exclut du bénéfice de la convention CLC (L.2.1.2.3),
- comme pour les autres prévenus déjà cités, la convention CLC n'est pas applicable aux dommages autres que ceux relevant de la définition de dommages par pollution,
- quant à MM DUCCI et CLEMENTE, en laissant appareiller de Dunkerque l'Erika, dans des conditions météorologiques, nautiques et techniques périlleuses et en omettant volontairement d'avertir les autorités de l'Etat côtier des fuites de fuel oil à la mer dont ils avaient connaissance, ils ont commis témérement une faute avec la conscience qu'un dommage en résulterait et ne peuvent donc bénéficier de la limitation de responsabilité de la convention CLC et, de plus, celle-ci n'est pas applicable aux dommages autres que ceux relevant de la définition de dommages par pollution,
- plus précisément, pour M DUCCI, gérant d'AMARSHIP, ayant droit économique de SELMONT, frère du voyage de l'Erika, il disposait à ces titres d'un pouvoir de direction et de contrôle du navire et avait le devoir de s'assurer de son état satisfaisant, notamment par le suivi des inspections et des travaux, ce dont il s'est abstenu, utilisant de manière intensive un navire en mauvais état,
- dès 17 h 50, M DUCCI avait conscience du risque couru par l'Erika, comme le montre un fax adressé à l'assureur PANDATERIA dans lequel il fait état d'une possible perte du chargement, et il aurait dû avertir les autorités françaises de ce risque et a commis une négligence,
- M DUCCI, ayant connaissance de la situation de l'Erika dans la matinée du 11 décembre, a adressé à M POLLARA les instructions au voyage de TOTAL, mais il aurait dû aussi fournir au capitaine les exigences du plan SOPEP,
- quant à M CLEMENTE, directeur financier d'AMARSHIP et également ayant droit économique de SELMONT, disposant à ce titre d'un pouvoir de direction et de contrôle de l'Erika, il a commis les mêmes fautes que M DUCCI,
- en dehors de l'application des règles des conventions FIFOL et CLC, la cour devra envisager l'application des règles du droit commun aux responsables de dommages non visés par ces conventions, comme le RINA, M PONASSO et, si la qualité d'armateur disposant n'était pas reconnue à la société TOTAL, cette dernière,
- elle devra appliquer les règles de droit commun à la société RINA, parce qu'elle a failli à son obligation de surveiller et contrôler un navire âgé dont le changement de société de classification était motivé par des travaux rendus nécessaires par les conditions d'exploitation, les défaillances de structures qui sont les causes du naufrage,
- elle le devra aussi à M PONASSO (?) car il a autorisé la certification ISM du navire, alors qu'il considérait l'Erika comme non navigable,
- à TOTAL SA, en raison de la mise en oeuvre totalement défectueuse de la procédure de vetting et en tant que commettant de ses préposés TFS et TTC.

**Pour justifier de ses demandes de dommages-intérêts, la SELARL HUGLO-LEPAGE et Associés Conseil expose que :**

- les demandes des communes reposent non seulement sur l'article 2 du Code de procédure pénale, mais également sur l'article L 142-4 du code de l'environnement, directement applicable en appel, et, subsidiairement, sur l'article 470-1 du même code, l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983, l'article 223-1 du Code pénal (pour la mise en danger d'autrui),
- l'article 5 de la loi 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008, immédiatement applicable s'agissant d'une loi de forme, a modifié l'article L 142-4 du code de l'environnement, désormais ainsi rédigé : *"les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel ils exercent leurs compétences et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, ainsi qu'aux textes pris pour leur application"*,
- une victime de dommage a droit au remboursement des salaires versés à ses employés pour remettre en état un bien endommagé et ce principe est applicable aux communes qui ont rémunéré des agents communaux et aux personnes réquisitionnées qui ont œuvré pour effacer les conséquences de la marée noire,
- ces communes ont également droit à être indemnisées pour le temps passé par les élus, les frais d'accueil et de nourriture des bénévoles, la location du matériel indispensable pour sécuriser les plages et procéder au nettoyage,
- les communes sinistrées jouissaient d'une image de marque liée à leur qualité de riveraines du littoral et de communes touristiques et l'écho donné dans les médias à la pollution de leurs côtes par un produit particulièrement toxique leur a causé un préjudice à la mesure de l'importance de leurs plages et de leur classement en communes touristiques balnéaires ou climatiques, ce dont le jugement de première instance n'a pas tenu compte,
- si l'Etat est propriétaire du domaine public maritime, il en a laissé la jouissance aux communes et la pollution porte ainsi atteinte à leurs intérêts,
- les préjudices résultant des atteintes à l'environnement subies par les communes sont constitués des frais de remise en état, de réhabilitation et de revalorisation des sites touchés, préjudices matériels, mais aussi par la dégradation de l'environnement littoral et de l'estran sur la période durant laquelle a été appliqué le plan POLMAR, préjudice non matériels indirects qui affectent les compétences et les missions des communes en matière de protection de l'environnement sur leur territoire (L.2.3.1),



- l'estran, qui est le "rivage de la mer", lequel est compris dans le domaine public maritime, est l'une des zones les plus sensibles du littoral et fait l'objet d'une protection particulière confiée aux communes qui en assurent la protection et la conservation,
- le maire et ses adjoints, en leur qualité d'officiers de police judiciaire, exercent leur pouvoir de police sur ce domaine public dont l'intégrité matérielle est atteinte par la pollution et la commune dispose, en application de la loi du 3 janvier 1986, dite "loi littoral" dont l'objet est la protection et la mise en valeur du littoral, de compétences lui conférant des responsabilités particulières en matière de protection, de gestion et de conservation du territoire,
- il doit également, en application de l'article 321-5 du Code de l'environnement, coordonner les décisions d'utilisation du domaine public maritime avec celles concernant les terrains avoisinant ayant vocation publique et, aux termes de l'article L 146-6 (indiqué par erreur comme étant l'article L 146-2) du Code de l'urbanisme, tenir compte, dans les documents d'urbanisme qu'il établit, de la préservation des espaces marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques,
- en outre et subsidiairement, la police municipale a, notamment, pour mission de faire cesser les accidents et fléaux calamiteux ainsi que les pollutions et le maire doit préserver la salubrité publique menacée par la dégradation de l'environnement due aux pollutions, ce qui fonde l'intervention de la commune dans le cadre du plan POLMAR Terre,
- le maire est investi, de par l'article 1.1.7 de l'instruction du 11 janvier 2006, d'une responsabilité particulière de gestion et préservation de l'environnement sur le territoire communal et, en l'absence de plan POLMAR, demeure responsable de la lutte contre la pollution, aux termes de l'instruction du 4 mars 2002,
- en tout état de cause, en se fondant sur l'article L 110-1 du Code de l'environnement qui dispose que : "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 auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation. Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général", la jurisprudence en a tiré la conséquence que la commune est en droit de faire reconnaître l'existence d'un préjudice environnemental subi par le patrimoine naturel, qui lèse les intérêts collectifs des administrés de la commune qu'elle a pour mission de sauvegarder,
- pour les juridictions administratives, il importe peu que le dommage atteigne directement les habitants ou les usagers, la personne morale de droit public, qui du fait de ce dommage n'a pas pu mettre tous les ouvrages et biens qu'elle entretient à la disposition du public, subit elle-même un préjudice,
- quant à l'évaluation du préjudice subi, il convient d'évaluer séparément les dommages matériels et économiques, ceux dus à l'atteinte à l'image de marque et ceux liés à l'atteinte à l'environnement,
- pour ce qui concerne les premiers, ils se composent des dépenses directes et des travaux de restauration et sont justifiés commune par commune,
- pour les atteintes à l'image de marque, le tribunal a accordé une somme de 1,5 M€ à la commune de la Baule et la différence existant avec les autres communes, telles que Pornic, n'est pas justifiée alors qu'il s'agit de stations balnéaires ou climatiques de longue date, dotées d'équipements touristiques parfois nombreux et d'un important littoral,
- pour le trouble de jouissance des communes lié à l'atteinte à l'environnement, dû à la perte d'un avantage pour les habitants de la commune, l'évaluation, délicate, d'une compensation raisonnable, doit être faite en fonction de la surface de l'estran, en tenant compte d'une valeur écologique du milieu, tenant compte de la valeur des services rendus, des paysages et de la richesse de la biodiversité de l'estran, et d'une persistance au moins égale à la durée du plan POLMAR, soit du 23-12-1999 au mois d'octobre 2002,
- au vu des méthodes proposées par M. CHEVASSUS AU LOUIS et LÉGERHUET-ARRIGNON, il est proposé la somme de 0,10 € par mètre carré, qui peut être modulée en fonction des situations de chaque commune, selon les services offerts par l'estran, du nombre de kilomètres de côte, de la nature de celle-ci, de l'importance du territoire total de la commune, du nombre de ses habitants, de ses équipements et capacités d'accueil,
- outre ces indemnités, la SELARL HUGLO-LEPAGE et Associés Conseil rappelle la durée de la procédure, l'importance du travail accompli par elle, pour demander que les sommes allouées au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale soient revalorisées et portées à 30.000 € par communes,
- au cas de relaxe des personnes poursuivies, il y aurait lieu à application de l'article 470-1 du C.P.P.

La Selarl **LYSIAS PARTNERS** qui représente les collectivités territoriales suivantes :

- les conseils régionaux Poitou-Charentes, Pays de la Loire et Bretagne,
- le conseil général du Finistère,
- la communauté d'agglomérations du Pays de Lorient,
- les communes de Saint Nazaire et de Floéreur,

a déposé des conclusions (141 pages) par lesquelles il demande à la cour :

Sur les exceptions soulevées in limine litis :

**DECLARER** irrecevable la demande de la société RINA SpA,

**DEBOUTER** la société RINA SpA de l'ensemble de ses demandes, fins et conclusions.

Au fond :

**DIRE ET JUGER** recevable la constitution de partie civile du conseil régional de BRETAGNE, du conseil régional des PAYS DE LA LOIRE, du conseil régional de POITOU-CHARENTES, du conseil général du FINISTÈRE, des communes de SAINT-NAZAIRE, FLOEVEUR et de la communauté d'agglomérations du PAYS DE LORIENT.

Y faisant droit,

Sur l'action publique :

- **INFIRMER** le jugement entrepris en ce qu'il a reconnu coupables MM. SAVARESE et POLLARA ainsi que les sociétés TOTAL SA et la RINA (SpA) du chef de pollution des eaux ou des voies navigables,
- **INFIRMER** le jugement entrepris en ce qu'il a relaxé les sociétés TOTAL TRANSPORT CORPORATION et TOTAL PETROLEUM SERVICE, Statuant à nouveau,
- **DIRE ET JUGER** que les sociétés TOTAL TRANSPORT CORPORATION et TOTAL PETROLEUM SERVICE se sont rendues coupables du délit de pollution des eaux ou des voies navigables,
- **STATUER CE QUE DE DROIT SUR LES RÉQUISITIONS DE MADAME L'AVOCATE GÉNÉRALE,**

Sur l'action civile :

**CONDAMNER** solidairement MM. POLLARA et SAVARESE et les sociétés TOTAL SA, TOTAL PETROLEUM SERVICES, TOTAL TRANSPORT CORPORATION et la SpA RINA à verser les sommes suivantes :

- au **CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE** :

- 30.000.000 € (trente millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- 5.000.000 € (cinq millions) euros en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation,
- 2.602.510,56 € (deux millions six cent deux mille cinq cent dix euros et cinquante six centimes) en réparation de son préjudice matériel,

- au **CONSEIL RÉGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE** :

- 30.000.000 € (trente millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- 5.000.000 € (cinq millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation,
- 1.731.099 € (un million sept cent trente et un mille quatre vingt dix neuf euros) en réparation de son préjudice matériel,

- au **CONSEIL RÉGIONAL DE POITOU-CHARENTES** :

- 30.000.000 € (trente millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- 5.000.000 € (cinq millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation,

- au **CONSEIL GÉNÉRAL DU FINISTÈRE** :

- 10.000.000 € (dix millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- 2.000.000 € (deux millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation,
- 3.312,70 € (trois mille trois cent douze euros et soixante dix centimes) en réparation de son préjudice matériel,

- à la **Commune DE SAINT-NAZAIRE** :

- 2.000.000 € (deux millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- 500.000 € (cinq cent mille) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation,
- 92.019,50 € (quatre vingt douze mille dix neuf euros et cinquante centimes) en réparation de son préjudice matériel,

- à la **Commune DE PLOEMEUR** :

- 500.000 € (cinq cent mille) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation,
- 1.897,05 € (mille huit cent quatre vingt dix sept euros et cinq centimes) en réparation de son préjudice matériel,

- à la **COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'ORIENT** :

- 5.000.000 € (cinq millions) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- 1.500.000 € (un million cinq cent mille) en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation,
- 8.100 € (huit mille cent euros) en réparation de son préjudice matériel,

Subsidiairement :

FAIRE APPLICATION de l'article 470-1 du Code de procédure pénale et en tirer toutes conséquences sur les condamnations solidaires ci-dessus écrites,

En tout état de cause,

CONDAMNER solidairement MM FOLLARA et SAVARESE et les sociétés TOTAL SA, TOTAL PETROLEUM SERVICES, TOTAL TRANSPORT CORPORATION et La SpA RINA à verser au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale les sommes suivantes :

- 800.000 euros au conseil régional de BRETAGNE,
- 800.000 euros au conseil régional des PAYS DE LA LOIRE,
- 600.000 euros au conseil régional de POITOU-CHARENTES,
- 500.000 euros au conseil général du FINISTÈRE,
- 300.000 euros à la commune de SAINT NAZAIRE,
- 300.000 euros à la commune de PORNICHET,
- 300.000 euros à la commune de PLOEMEUR,
- 400.000 euros à la communauté d'agglomérations du PAYS DE L'ORIENT,

CONDAMNER solidairement MM FOLLARA et SAVARESE et les sociétés TOTAL SA, TOTAL PETROLEUM SERVICES, TOTAL TRANSPORT CORPORATION et la SpA RINA aux entiers dépens d'instance.

**A cette fin, la Selarl LYSIAS expose dans ses écritures que :**

- pour ce qui concerne l'immunité de juridiction invoquée par la SpA RINA, la renonciation en est possible, comme l'établit la jurisprudence pour les États étrangers et les agents diplomatiques, à la condition d'être certaine et non équivoque (§ 2.1.1.2 des conclusions),
- elle peut être tacite, mais il faut alors relever les circonstances mettant en évidence la volonté d'y renoncer, c'est d'ailleurs le sens de l'article 8-1 de la convention de 2004 sur l'immunité des États qui refuse son bénéfice à l'État qui est intervenu au fond dans une procédure ou y a participé de quelque façon,
- s'il existe un arrêt de la première chambre civile considérant que l'immunité de juridiction doit être relevée d'office, cette jurisprudence est contredite par une autre décision de la même cour, bien plus récente, qui a admis implicitement la renonciation à cette immunité,
- durant les sept années d'information judiciaire, la RINA SpA a accepté, sans invoquer l'immunité de juridiction, d'être interrogée à dix reprises, a formulé une demande de contre-expertise, a adressé des notes et transmis au juge d'instruction les dires déposés par elle dans l'instance commerciale, au cours de laquelle elle n'a pas plus invoqué d'immunité de juridiction (§ 2.1.3),
- il en ressort que la RINA SpA a renoncé sans équivoque au prétendu bénéfice de juridiction,
- l'immunité de juridiction ne bénéficie qu'aux actes qui par leur nature ou leur finalité relèvent de l'exercice de la souveraineté de l'État étranger, ce qui exclut les simples actes de gestion (§ 2.1.1.1),
- pour ce qui concerne les certificats statutaires dont l'attribution a été confiée aux États, seuls ceux-ci sont responsables de l'application des conventions qui les ont institués (§ 2.1.2.1),
- les États du pavillon conservent les attributions de puissance publique et le recours aux sociétés de classification n'intervient que pour des prestations purement techniques sans délégation d'un acte de souveraineté,
- la seule obligation de l'État du pavillon découlant des conventions internationales instituant les certificats statutaires est de s'assurer que le navire a été inspecté, l'inspection elle-même ne relevant pas de ses attributions,
- la comparaison à une délégation de service public, évoquée par la RINA SpA à l'appui de sa démonstration, n'est pas pertinente puisque dans ce cadre la responsabilité pleine et entière au titre de l'activité déléguée est transférée au délégataire, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, les dispositions conventionnelles attribuant à "l'administration" ou au gouvernement, selon les cas, la responsabilité de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite,
- il ne saurait être question d'étendre à la multitude des prestataires contractuels de droit privé agissant pour le compte de l'État le privilège de l'immunité dont jouit ce dernier,
- qui plus est la RINA SpA est une société ayant une personnalité juridique et un patrimoine propres, de droit italien, que l'État de Malte ne contrôle pas, de sorte qu'elle ne peut prétendre être une émanation de l'État de Malte,
- quant aux certificats de classe, il s'agit par leur nature et finalité d'actes de commerce dans lesquels l'État du pavillon n'intervient en aucune façon et qui dépendent du seul règlement de la société de classification (§ 2.1.2.2),
- il ne peut, dès lors, être regardé comme un acte de souveraineté de l'État maltais et ne peut bénéficier de l'immunité de juridiction reconnue à cet État,

**Sur la conformité de la loi nationale avec la convention MARPOL, la Selarl LYSIAS Partners observe que :**

- le droit international tend à assurer la protection du littoral des États côtiers et de l'intégrité de l'environnement marin et exprime une volonté politique sans cesse réaffirmée de mieux déterminer les responsabilités pour mieux prévenir et le cas échéant réprimer les cas de pollution des mers (§ 2.2.1.2),
- le but de la convention MARPOL est clairement la préservation des mers et des littoraux de la pollution et non pas de préserver la liberté du transport maritime,
- elle traduit une volonté répressive internationale, comme le démontre l'intitulé de l'article 4 "infractions",
- parallèlement au perfectionnement progressif du droit national et international, les acteurs du transport maritime d'hydrocarbures ont initié un processus d'autorégulation qui vient compléter la réglementation interétatique et étatique, comme les résolutions de l'OCIMF pour les compagnies pétrolières et les résolutions de l'ACS pour les sociétés de classification, et qui produit effet vis à vis des tiers en raison des critères de qualité revendiqués par les professionnels et qu'ils s'imposent eux-mêmes,
- les sociétés pétrolières, après avoir abandonné la prise en charge directe du transport maritime d'hydrocarbures, se sont employées à maintenir un haut

niveau de contrôle sur les conditions du transport lui-même par un mécanisme contractuel auquel elles ont assujéti les armateurs, se sont dotées d'une logistique de vérifications des navires et des pouvoirs d'intervention directe sur les capitaines de navires, tous instruments qui ont assuré le même dessein hégémonique sur le transport lui-même, avec le souci de faire prévaloir les intérêts de la cargaison sur toute autre considération,

- les parties signataires de la convention MARPOL en sont les premiers gardiens et l'absence de toute représentation des autres États envers la France laisse présumer que celle-ci a honoré sa signature par l'adoption de la loi du 5 juillet 1983,
- l'article 8 de cette loi donne une liste des personnes pouvant se voir appliquer les peines prévues par elle conforme à l'article 4 alinéa 4 de MARPOL, qui vise tous les contrevenants éventuels (§ 2.2.3.2),
- la convention MARPOL, qui définit les rejets comme "tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause", ne les distingue pas selon leur nature et englobe également les rejets accidentels de substances nuisibles,
- en cas d'avarie entraînant un rejet d'hydrocarbures, l'important est de combattre la pollution avec des précautions raisonnables et la règle 11 de l'annexe 1 de la convention y incite en édictant un fait justificatif, qui ne peut bénéficier cependant en cas de comportement intentionnel ou téméraire du capitaine ou du propriétaire,
- la règle est bien l'interdiction des rejets et l'exception n'est justifiée que par l'événement,
- l'objet de la convention MARPOL est d'abord de s'assurer que chaque État soumet les navires à des inspections, exige la délivrance de certificats et adopte une attitude conforme aux règles spéciales de la convention à l'égard d'un navire dépourvu des autorisations prévues (§ 2.2.3.4),
- elle ne détermine pas les personnes pouvant être tenues pour responsables du rejet et ne vise que l'interdiction des rejets sans considération de la qualité de l'auteur, de telle sorte que la loi française, qui permet d'attribuer à toute personne exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle sur le navire la qualité d'auteur du rejet, est conforme à cette convention,
- selon M<sup>me</sup> KOKOTT, avocat général à la Cour de justice des Communautés européennes, le capitaine et le propriétaire mentionnés dans la règle 11 ne le sont qu'à titre d'exemple,
- la directive communautaire 2005/35 du 7 septembre 2005, visant à harmoniser la législation relative à la pollution par les navires des 27 États membres de l'Union Européenne, ce qui l'amène à interpréter la convention MARPOL, rappelle qu'elle s'applique à quiconque cause ou contribue à causer une pollution marine,
- la loi de 1983 vise ceux des acteurs du transport maritime qui disposent d'un pouvoir de direction ou de contrôle dans la gestion ou la marche du navire (§ 2.2.3.5),
- le terme de gestion renvoie indifféremment à la gestion commerciale, nautique ou technique ou même à un démantèlement de chacune d'elles,
- s'agissant du transport des hydrocarbures, le pouvoir sur la marche et la conduite du navire revêt une importance particulière, le transport constituant en ce domaine une variable d'ajustement majeure qui ne doit pas échapper à l'affréteur,
- le navire ne dispose pas d'une personnalité morale propre et il appartient aux juridictions pénales de rechercher qui dispose de sa propriété, de sa gestion et de son commandement, à l'occasion de la commission du délit, ce que la convention MARPOL n'exclut nullement,
- la convention stigmatise le rejet en quelque endroit qu'il se produise et le terme d'endroit, dans une convention internationale, ne peut viser que le territoire et aussi la zone économique exclusive (§ 2.2.4),
- si la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 protège la liberté de navigation maritime, son article 211 § 2 acquiesce à l'adoption par les États côtiers de règles aptes à prévenir, maîtriser ou réduire la pollution du milieu marin et renvoie à la convention MARPOL dont l'adoption est antérieure,
- en outre, la pollution a frappé les côtes françaises et la matérialité d'un délit s'étend sans discontinuer du lieu où il a été engendré jusqu'à celui où le dommage a été effectif, c'est à dire le territoire national,
- l'infraction de pollution non intentionnelle est une infraction de résultat, puisqu'elle n'est constituée que si la substance rejetée a atteint les eaux françaises, cet élément constitutif du délit ayant eu lieu là où s'exerce sans contrainte la souveraineté de la France, il n'est nul besoin de se référer à une convention internationale,

#### Sur la mise en oeuvre de la responsabilité pénale, la Selar! LYSIAS fait valoir que :

- selon M. CHRISTOPHE, la cause du naufrage réside dans des réparations insuffisantes, mal conduites avec la volonté manifeste de réduire les coûts, selon lui le navire souffrait d'une corrosion généralisée qui rendait inéluctable le naufrage par mauvais temps,
- le sloshing, invoqué par M. SAVARESE en première instance, par M. POLLARA devant la cour est formellement écarté comme cause du naufrage par les experts CLOUET et CHENEAU, par les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, par M. GRONDA, témoin cité par le RINA et par M. GRANDPIERRE, ancien commandant de pétrolier et responsable du service Vetting de TOTAL,
- la thèse de la fissure invisible, invoquée par la RINA SpA, se heurte à l'avis du commandant CLADEN, exprimé devant le tribunal, selon lequel cette fissure aurait été remarquée au moment de l'appareillage, aurait dû être décelée la veille du naufrage puisqu'elle aurait permis une entrée d'eau dans le ballast, alors que le bord a constaté, le 11 décembre 1999 entre 18 h 30 et minuit une stabilisation des ullages après rééquilibrage,
- elle se heurte à la déclaration de M. GRONDA devant la cour, d'après qui "la tug mark" est un point renforcé du navire qui ne peut pas casser,
- le seul constat admis unanimement par les experts est celui d'une corrosion généralisée, observée tant sur les épaves que sur les fragments de bordé examinés par les experts lors de l'instruction,
- le défaut d'entretien a un lien causal avec le naufrage, sans qu'il y ait lieu de rechercher quelle cause a pu prévaloir sur les autres,
- l'activité de transport du brut commercialisé par TOTAL SA est répartie, selon des considérations purement commerciales, entre trois entités distinctes appartenant au même groupe, chacune en prenant une part et toutes étant soumises aux mêmes normes du groupe,
- chacune des filiales est, selon le directeur juridique de TOTAL, mandataire de la société-mère qui assume la responsabilité des actes fautifs de ses filiales,
- les personnes morales sont responsables pénalement des infractions commises, pour leur compte, par les organes ou représentants et ce quelle que soit la gravité de la faute et que le lien de causalité soit direct ou pas,
- seule est exigée la certitude que l'infraction a été commise dans tous ses éléments par un organe ou un représentant,
- TTC qui a choisi le navire, l'a affrété à quatre reprises pour une période cumulée de onze semaines, ce qui est un dévoiement de la règle d'après laquelle TOTAL n'affrète pas à temps des navires âgés vis à vis desquels elle manifeste une réserve en refusant d'affréter les navires de plus de 20 ans dont le dernier passage en cale sèche remonte à plus de 30 mois et en fixant à 12 mois la limite de validité d'une inspection vetting pour les navires de plus de 15 ans,
- TTC connaissait parfaitement l'Erika qu'il avait refusé d'affréter en 1997 et qui avait fait de sa part l'objet d'inspections vettings,
- selon un auteur autorisé, une certaine défiance s'est manifestée à l'égard des sociétés de classification dont les méthodes d'inspection étaient considérées comme insuffisantes pour déceler une détérioration de la coque et la crainte de devoir affronter une crise de grande ampleur à la suite d'une marée noire, avec ses conséquences en terme d'image et au plan financier, a incité les compagnies à dupliquer les mesures de sécurité,
- c'est ainsi que M. THOULIN, dans sa note, invitait à examiner scrupuleusement les navires proposés à l'affrètement et que la note MADEC précisait que l'inspection avait pour but de s'assurer de la qualité du navire et de son équipage dans le domaine de la sécurité et de la prévention des risques d'accident ou de pollution,
- M. GRANDPIERRE, responsable du vetting de TOTAL, exposait ainsi que le, vetting comporte la vérification de la conformité des certificats émis par l'État du pavillon par une inspection physique à bord des navires par le service Vetting,
- nonobstant les vérifications statutaires ou de classe, cette inspection est le déterminant de la navigabilité du navire, car sans l'acceptation par le service Vetting, le navire ne peut être exploité commercialement,
- les compagnies pétrolières peuvent ainsi exiger des armateurs ou des gestionnaires techniques que des réparations soient effectuées,
- le propriétaire de la cargaison met ainsi en balance l'état du navire et les impératifs de sécurité, la nécessité de transporter la cargaison dans des délais fixés et à un endroit déterminé,
- l'inspection Vetting donne lieu à un rapport à partir d'un questionnaire établi par l'OCIMF, qui porte sur 14 rubriques dont une sur la structure du navire, ce qui contredit l'affirmation de TOTAL selon laquelle les visites de structure ne sont pas possibles à réaliser,
- cette possibilité d'inspection, y compris des ballasts a été confirmée par M. TRAGIN, inspecteur Vetting de TOTAL, devant le tribunal et par M. BATTE, témoin cité par M. Pollara, et cela est si vrai que 13 % des refus d'acceptation par les inspecteurs de BP sont fondés sur l'état des structures,
- en réalité les sociétés pétrolières modulent leurs moyens en fonction des critères qu'elles s'imposent pour mettre en oeuvre leur politique de sécurité, certaines investiguant sur la capacité opérationnelle des propriétaires et procédant aux visites des capacités, à l'inverse de TOTAL,
- TOTAL en réalité n'a pas les mêmes exigences de sécurité selon qu'il s'agit d'un navire affrété à temps ou au voyage, l'inspection étant moins poussée dans ce dernier cas alors que le risque est en ce cas plus important, puisque les navires âgés sont exclus de l'affrètement à temps,
- M. TRAGIN, qui a inspecté l'Erika le 21 novembre 1998, a jugé celui-ci "acceptable à la limite en spot" et devant le tribunal a indiqué que si le pont principal était en bon état, les autres étaient rouillés,
- à la suite du rapport d'inspection, TOTAL a demandé et obtenu de PANSHIP une attestation de la RINA garantissant le bon état des structures et des citernes du navire, ce qui montre la connaissance par TOTAL du risque lié à l'âge de ce navire, et a invité PANSHIP à remédier aux onze déficiences constatées, manifestant ainsi un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire alors que, sans rapports contractuels avec PANSHIP, rien ne lui en donnait le droit,

- alors que l'inspection avait eu lieu le 21 novembre 1998 et que l'acceptation par TOTAL de l'Erika n'était valable qu'un an, TTC a pourtant affrété ce navire le 26 novembre 1999,
- TTC avait pourtant connaissance des épisodes de la vie de l'Erika qui, pour un professionnel averti, révélaient une certaine discontinuité dans l'entretien du navire, ce qui aurait dû susciter une vigilance accrue,
- l'âge de l'Erika, 24 ans, l'effet corrosif du fuel oil n° 2 sur des structures usées n'a pas plus suscité l'attention de l'affrèteur,
- l'imprudence ainsi commise suffit à engager la responsabilité pénale des sociétés TOTAL SA et TTC,
- l'affrèteur avait nécessairement conscience du risque qu'il prenait ainsi et le transport de la cargaison a supplanté toute autre considération, l'Erika étant le seul navire alors disponible,
- il a ainsi commis un acte téméraire et à tout le moins une imprudence,
- la société SELMONT, coquille vide, n'a pas pu négocier, face au géant économique qu'est TOTAL, la charte-partie et TTC est devenu le seul interlocuteur direct du commandant, SELMONT n'étant qu'un simple facteur des instructions de TOTAL au capitaine (§ 2.4.1.3),
- l'autonomie du commandant a été réduite, devant dans certaines circonstances obtenir l'accord de TOTAL,
- les instructions au voyage de TOTAL priment même, selon la charte-partie, sur cette dernière et les pouvoirs ainsi donnés, en droit ou en fait, à l'affrèteur et à TOTAL s'analysent en pouvoir de direction sur la marche du navire au sens de la loi de 1983, peu important le mobile, la protection de la cargaison ou du navire,
- la charte-partie ainsi complétée par les instructions au voyage donne pouvoir à l'affrèteur de désigner les ports de chargement et déchargement, impose au commandant d'aviser l'affrèteur de l'heure prévue d'arrivée, de ne pas remettre au port l'avis d'arrivée avant le premier jour de planche sans avoir reçu d'instruction de l'affrèteur et de lui demander la révision des ordres si le port est inaccessible pour cause de glace, de contacter l'affrèteur en cas de conflit entre les ordres du terminal et les instructions au voyage et interdit au commandant de donner priorité aux ordres du terminal, de transférer en mer le contenu de citernes sans l'avis de TOTAL, d'accepter, sans son accord, tout ordre venant des expéditeurs, destinataires, courtiers, agents, pilotes ou autre, lui impose encore une vitesse de 12,5 noeuds et d'être informé en cas de panne d'un équipement ou d'une anomalie, permet à l'affrèteur de contacter les personnes désignées à terre au titre du plan SOFEP,
- ce pouvoir ainsi pris par l'affrèteur est identique à celui du gestionnaire technique du navire et traduit un double commandement du navire, à ceci près que ce sont les ordres du propriétaire de la cargaison qui priment, ce qui traduit un lien de subordination du capitaine,
- les seules garanties de navigabilité sont celles que l'affrèteur au voyage se donne, la fiabilité et la compétence technique de l'affrèteur à temps, SELMONT, n'étant pas même vérifiées, M. THOULIN indiquant à ce propos que *"concrètement, il (SELMONT) ne peut pas assurer ses fonctions mais peut parfaitement sur le plan contractuel garantir qu'elles sont effectivement exercées"*,
- en application de la Charte Sécurité Environnement Qualité, la société TOTAL a prévu la mise en place d'une cellule de management de crise, composée notamment d'un expert maritime et d'un membre de la direction Trading Shipping relevant de la fonction des Opérations Navires pour intervenir en cas d'accident,
- Après que le commandant MATHUR ait adressé sur la ligne d'intervention d'urgence du secrétaire de cette cellule de crise, M. CALONNE, un message dont ce dernier a pris connaissance vers 20 h, M. MARTENS a reçu de M. GERGAUD, agent maritime désigné par l'armateur, un appel l'informant de la présence de cracks et de fissures sur le pont de l'Erika, du déroutement sur Donges dudit navire et, ce qu'il conteste, de pertes de cargaison à la mer,
- cette dernière précision apparaît confirmée par le commandant du port de Saint Nazaire (dont dépend Donges) qui a vivement réagi en apprenant de M. EL FLALI, qui le tenait de M. GERGAUD, l'existence de ces fuites,
- à supposer même que cette information n'ait pas été donnée, la révélation à M. MARTENS de fissures et cracks sur le pont, de la forte gîte, de l'émission d'un message de détresse et de la recherche d'un port de refuge, devait suffire pour alermer un professionnel, il s'agissait d'une situation périlleuse dont TOTAL ne pouvait qu'avoir conscience, puisque l'obligation d'informer TOTAL en cas de transfert de cargaison ne pouvait être levée qu'en cas de situation d'urgence impliquant des risques pour l'intégrité structurelle du navire ou la sauvegarde de la vie humaine et qu'au surplus le commandant avait utilisé la ligne réservée à l'unité d'intervention d'urgence, ce qui impliquait qu'il se trouvait soit dans le cas d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion, d'un incendie ou d'une pollution, les quatre premières occurrences étant écartées par les informations reçues,
- l'appel téléphonique de M. MARTENS à M. MATHUR, intervention directe très inhabituelle et que M. POLLARA a qualifié d'"abus de pouvoir", manifeste la modification des rôles des acteurs du transport, TOTAL ayant ainsi un pouvoir équivalent à celui de PANSHIP,
- pourtant le groupe TOTAL, ainsi informé du risque de pollution encouru du fait de la situation dangereuse de l'Erika, n'a pas cru devoir réunir la cellule de crise et n'a pas pris l'initiative d'informer les autorités côtières,
- en maintenant dans ces conditions une confiance sans réserve dans les choix du capitaine, le groupe TOTAL a commis une faute majeure d'appréciation, le délit pénal étant constitué dès lors que TOTAL s'étant ingéré à ce point dans la marche du navire, n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution et en prévenir le risque,
- M. SAVARESE avait l'obligation de s'assurer que l'entretien du navire confié à la société PANSHIP était conforme aux règles applicables, ce dont il s'est abstenu, se désintéressant de l'entretien du navire (§ 2.4.2.1 & 2.4.2.2),
- ses difficultés financières sont certaines, en effet il a reconnu que le remboursement de l'échéance du prêt de novembre 1999 n'avait pas été totalement payée et M. POLLARA a confirmé que les difficultés de M. SAVARESE pour s'acquitter de ses dettes étaient visibles, les factures du RINA, impayées, ont fait l'objet d'un rééchelonnement en octobre 1999 et enfin il avait sollicité (et obtenu) de SELMONT un paiement anticipé, ce qui démontre ses besoins de financement,
- celles-ci l'ont amené à rechercher la réduction des coûts des travaux de Bijela, à admettre que, sur les travaux prévus initialement, seule une lisse de pont sur deux soit remplacée et que toutes les tôles corrodées ne soient pas remplacées,
- il a financé 30 % des travaux accomplis à Bijela grâce à l'indemnité d'assurance versée pour la panne de chaudière, détournant ainsi cette indemnité de son objet, et pourtant ses difficultés financières étaient si apparentes que le chantier de Bijela a retenu l'Erika, exigeant une garantie bancaire, et n'a finalement été payé que six mois après la fin des travaux,
- ses choix financiers l'ont emporté sur toute préoccupation sécuritaire,
- il n'a tenu aucun compte des constatations de M. ALGA le 23 novembre 1999, ne prenant aucune disposition pour se conformer aux recommandations que ce dernier avait faites au nom du RINA,
- l'entretien délibérément minoré de l'Erika n'a pas permis de combattre la corrosion avancée de ce navire,
- cas fautes caractérisées ont contribué à la réalisation du naufrage et de la pollution subséquente,
- au cours des journées des 11 et 12 décembre 1999, bien qu'informé à 15 h ou 15 h 30 (comme il l'a reconnu) de la situation périlleuse de l'Erika, et alors que le protocole n° 1 de la convention MARPOL qui impose au commandant du navire d'adresser aux autorités côtières un rapport relatant les circonstances de l'événement de mer entraînant une possibilité de rejet et, si ce rapport est incomplet ou impossible à obtenir en fait reposer l'obligation sur le propriétaire, l'affrèteur, l'exploitant ou l'administrateur, il n'a aucunement vérifié que ce rapport avait été adressé, qu'il était complet et a, encore moins, alerté les autorités côtières,
- aux termes de la loi française, la responsabilité de la société TEVERE SHIPPING n'exclut pas celle de M. SAVARESE, qui a pris une part prépondérante dans la survenance de la pollution et qui, bien qu'assurant en droit ou en fait un pouvoir de direction ou de contrôle sur la gestion et la marche du navire, n'a pas pris les mesures indispensables permettant d'éviter l'accident et la pollution qui s'en est suivie,
- M. POLLARA (§ 2.4.3) était le président du conseil d'administration de la société PANSHIP, laquelle avait conclu avec TEVERE SHIPPING un contrat par lequel elle assurait la visite périodique des navires pour en contrôler l'état, la planification du travail pour le prolongement et le renouvellement de la classe et des certificats statutaires, la garantie de l'acceptabilité des majors comprenant une pré-inspection d'un inspecteur PANSHIP et l'exécution des réparations demandées, la fourniture des pièces de rechange nécessaires, la visite du navire en rapport avec les visites annuelles, périodiques, intermédiaires et spéciales prévues par la société de classification, l'embauche de l'équipage et la fourniture des prestations d'assurance du navire (§ 2.4.3.1),
- en outre, la société PANSHIP s'est vue confier de nouvelles missions au titre du code ISM, rendu obligatoire le 1<sup>er</sup> juillet 1998 et avait à mettre en place, dans ce cadre, des plans d'urgence et de prévention de la pollution, le Shore Based Contingency Plan (SBCP) et le Ship Oil Pollution Emergency Plan (SOPFEP), le premier se rapportant à l'action à terre et le second aux mesures à prendre en mer,
- le premier prévoyait qu'en cas de risque de pollution, les autorités locales soient immédiatement averties et que soit apporté au commandant une assistance technique ; le plan SOPFEP prévoit que le capitaine avertisse les autorités côtières en cas de risque de pollution,
- dans le cadre de l'ISM PANSHIP obtenait du RINA, le 5 mai 1998, un certificat, le DOC,
- les prestations fournies par PANSHIP à TEVERE SHIPPING en faisaient une société de ship management, si bien que M. POLLARA, shipmanager et directeur de PANSHIP, exerçait un pouvoir de contrôle et de direction dans la "gestion" et la "marche" du navire et c'est lui qui, dans les faits, a assuré la mission d'opérateur, de compagnie exploitante de l'Erika,
- le code ISM impose à la compagnie exploitante de mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règlements pertinents ainsi qu'aux prescriptions supplémentaires qui pourraient être établies par la compagnie et que pour satisfaire à ces obligations «la compagnie» doit veiller à ce que les mesures correctives appropriées soient prises (§ 2.4.3.2),
- or l'état alarmant de l'Erika, mis en évidence par M. PISCHEDDA lors de la "condition survey" qui s'est déroulée en présence de deux représentants de

- PANSHIP et dont les conclusions ont été discutées entre M. PISCHIEDDA et M. FOLLARA, ce qui n'a pas empêché qu'il soit exploité intensivement, n'a pas été communiqué à la société de classification dont il dépendait alors, le bureau Véritas, n'a pas été corrigé par des travaux suffisants,
- alors que M. FOLLARA avait établi avec M. SAVARESE l'appel d'offres, sur la base des relevés d'épaisseurs de M. PISCHIEDDA et de ceux effectués à Ravenne en 1997, et était co-décisionnaire des travaux, comme il l'a reconnu devant la cour, prenant ainsi part à la gestion du navire, il a, sur la base de mesures d'épaisseurs dont il n'ignorait pas l'absence de crédibilité, accepté la minoration des travaux réalisés,
  - le peu de sérieux des mesures d'épaisseur est révélé par le fait qu'il est fait état de mesures sur des structures qui n'existaient pas, de mesures supérieures à celles du navire à l'état neuf, d'incohérences dans les taux de corrosion et d'incompatibilité avec les mesures relevées sur les épaves,
  - quant à la minoration, elle ressort de ce qu'une lisse de pont sur deux a été changée, que des tôles d'une épaisseur moindre qu'au neuveage ont été posées en remplacement de celles qui étaient changées et que, finalement, sur les 223 tonnes de tôles prévues à l'origine, 73,5 tonnes seulement ont été changées, soit 19 tonnes pour le pont, alors qu'il était prévu pour lui 124 tonnes,
  - M. FOLLARA a d'ailleurs reconnu devant le tribunal (notes d'audiences pages 182 à 183) que les différences se situent sur les tôles de pont et que des travaux demandés n'ont pas été effectués,
  - il ne peut éluder sa responsabilité en l'espèce par le fait qu'il n'était pas présent à Bijela, puisqu'il n'a jamais donné de délégation de pouvoir à M. COSTIGLIOLA, employé de PANSHIP, qui était sur place, et qu'en tout état de cause, sa responsabilité était engagée vis à vis des tiers comme des pouvoirs publics,
  - la société PANSHIP, titulaire du DOC et devant à ce titre s'acquitter des tâches et obligations imposées par le code ISM en apportant notamment son soutien technique au commandant MATHUR, devait, aux termes du SOFEP, mettre en place, dès réception des informations alarmantes venant de l'Erika, une cellule de crise et le DPA, personne désignée à terre pour notamment, selon l'article 4 du code ISM, surveiller les aspects de la pollution et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, aurait dû intervenir,
  - or, M. FOLLARA a délibérément entretenu une confusion entre le DPA et le "primary contact" visé page 86 du SOFEP, si bien qu'il n'a pas été possible de déterminer qui, de M. AMTRANO ou de lui était le DPA,
  - dès 14 h 42, le 11 décembre 1999, M. FOLLARA a été informé des difficultés préoccupantes rencontrées par l'Erika, mais il s'est borné à demander au commandant MATHUR de le tenir informé sans lui donner de conseil,
  - bien plus, selon M. MATHUR, il aurait insisté pour qu'il aille en Espagne, et lui-même, devant le tribunal (notes d'audience page 495), a admis que "lors de nos conversations, je lui ai dit de tenir compte de la possibilité de changer de route, d'aller en Espagne. Je voulais l'aider à s'éloigner des côtes françaises",
  - il avait pourtant une parfaite conscience du risque de pollution puisqu'il a prévenu aussitôt l'assureur responsabilité civile limitée aux tiers et l'assurance corps et mis en oeuvre le plan SOFEP,
  - pourtant, alors qu'il avait l'obligation de prévenir les autorités côtières, il s'en est abstenu, prétendant sans en apporter la justification et en se contredisant, qu'il avait demandé à M. MENDOLIA de demander à la société STOCALOIRE d'avertir les autorités françaises, ce qui, en tout état de cause, n'est pas conforme aux obligations du code ISM,
  - si une telle information avait été donnée, elle aurait permis l'envoi, de jour, d'un navire sur zone et les conséquences de l'avarie auraient pu être différentes,
  - de plus, bien que M. AMTRANO ait été désigné DPA, il n'est intervenu à aucun moment, faute de disponibilité, ce qui constitue une carence fautive,
  - vers 1 h 40 le 12 décembre 1999, M. FOLLARA a été averti par M. MATHUR, qu'il dira inquiet d'un risque de pollution, d'une nouvelle gîte et s'est borné à des paroles d'apaisement,
  - à 3 h 47, il a été informé par M. MATHUR que les fissures du pont principal s'étaient agrandies et qu'il y avait des hydrocarbures à la mer, or, malgré le risque manifeste de pollution, il n'a pas prévenu les autorités côtières, s'abstenant même jusqu'à six heures du matin de contacter le commandant pour s'informer de l'évolution de la situation,
  - à aucun moment M. FOLLARA n'a veillé à ce que le rapport prévu au protocole n° 1 de la convention MARPOL soit adressé par le commandant,
  - cette passivité, constitutive d'une faute caractérisée, commise par une personne qui avait, en droit et en fait, un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire, doit entraîner sa condamnation du chef de pollution,
  - quant à la SpA RINA, qui a été constituée en tant que personne de droit privé le 1<sup>er</sup> août 1999, elle s'est néanmoins rendue coupable de fautes engageant sa responsabilité pénale,
  - selon son règlement, la visite d'inspection annuelle de la coque et des machines devait intervenir entre août et novembre 1999 et a étonnamment débuté, les 16 et 17 août, dans un port, Gênes, où la visite des ballasts n'était pas réglementairement possible, ce que cette société ne pouvait sérieusement ignorer,
  - elle s'est achevée à AUGUSTA, les 22 et 23 novembre 1999, après que M. MATHUR ait constaté, le 21 octobre 1999, une rouille importante des ballasts 2 latéraux, ceux-même au-dessus desquels il observera, le 11 décembre 1999, des cassures et des pliures, et il a alors été relevé une corrosion du peak avant, des parties supérieures de l'échelle conduisant au ballast tribord et de certaines lisses de pont des ballasts 2 latéraux,
  - le même jour, l'inspecteur Vetting de la RINA constatait que les tôles de pont principal présentaient une corrosion grave et une fissure sur une partie du pont principal supérieur bâbord,
  - ces constatations inhabituelles, selon M. RULE, témoin de la RINA, dont il a été dit devant le tribunal qu'elles inquiétaient M. ALGA, l'inspecteur de la RINA à AUGUSTA, et l'ont conduit à prescrire de nouvelles mesures d'épaisseur, auraient dû conduire la RINA à organiser la réalisation des mesures d'épaisseur,
  - M. BONASSO, supérieur hiérarchique de M. ALGA, qui n'a découvert le rapport de M. ALGA qu'après le naufrage, a indiqué au cours de l'instruction qu'il aurait été nécessaire de compléter l'analyse faite avec les documents de Bijela, ajoutant devant le tribunal que l'importance du manquement mettait en cause le certificat de classe,
  - en délivrant de manière précipitée et dans de telles conditions le certificat de classe, la RINA a commis une imprudence en lien causal avec le naufrage et la pollution,
  - elle ne peut s'en exonérer par l'existence d'un vice caché, que rien n'établit, puisque l'intervention d'un professionnel a précisément pour objet de le déceler ;

#### Sur la responsabilité civile, la Selarl LYSIAS observe que :

- la convention QLC crée un mécanisme de responsabilité limitée, objective et canalisée sur le propriétaire du navire, elle prévoit aussi une exclusion de responsabilité de certains acteurs dont la responsabilité ne pourrait être recherchée qu'au cas de faute inexcusable mais n'exclut pas la recherche d'une responsabilité de droit commun pour les autres, comme les sociétés de classification, le P&I Clubs ou les établissements bancaires, sur la base d'une faute simple (§ 2.5.1.1),
- ainsi, celui au nom duquel le navire est immatriculé est responsable de plein droit, sans même qu'il ait commis de faute, mais cela de manière limitée (§ 2.5.1.2),
- pour d'autres, dont elle donne une liste (les affrèteurs, les sauveteurs, les pilotes ou toute personne qui s'acquittent de services pour le navire et leurs préposés, les préposés des propriétaires, etc.), leur responsabilité ne peut être mise en jeu que dans le cas de faute inexcusable, ce que la jurisprudence française, relativement étoffée depuis le principe de la limitation de responsabilité existait déjà dans la convention de 1976, a traduit par un comportement ne correspondant pas à celui qu'aurait dû avoir un bon professionnel confronté aux mêmes circonstances, ce qui correspond aussi à la jurisprudence anglo-saxonne,
- ceux qui ne font pas partie de la liste précitée, sont responsables de leurs fautes (§ 2.5.2) définie par le Professeur MAZEAUD comme une erreur de conduite telle qu'elle n'aurait pas été commise par la personne la plus avisée,
- il faut pour cela partir de l'existence de devoirs pour apprécier s'ils ont été transgressés, or ces devoirs sont contenus non seulement dans les différentes sources du droit positif mais encore par les coutumes et usages et même la morale et l'équité, critère s'appréciant à travers la notion de "bon père de famille",
- le respect des principes d'irréversibilité, de précaution et de prévention détermine également le comportement de bon père de famille, dont le non respect met en jeu la responsabilité civile de celui qui en est l'auteur dans le cadre de la charte de l'environnement de 2004 qui a acquis valeur constitutionnelle,
- M. SAVARESE, comme l'a relevé le tribunal, n'est ni le propriétaire du navire, ni le préposé ou le mandataire du propriétaire et ne peut donc se voir appliquer la canalisation de responsabilité de la QLC,
- M. FOLLARA n'est pas non plus le préposé ou le mandataire de TEVERE SHIPPING et n'appartient à aucune autre des catégories visées par le § 4 de l'article III,
- contrairement à ce que la société RINA prétend, elle ne rentre pas dans la catégorie des personnes s'acquittant de services pour le navire, comme l'a souligné le professeur BONNASSIES, et par conséquent, comme MM. SAVARESE et FOLLARA doit répondre de sa responsabilité civile selon le droit commun,
- il a été clairement confirmé devant la cour que seule la société TTC, structure distincte de la société TOTAL SA, avait la qualité d'affrètement et le fait qu'elle ait agi en qualité de mandataire de la SA TOTAL n'a aucune incidence, puisque cette dernière n'est pas l'affrètement et que l'article III 4° f) ne mentionne que les préposés et mandataires de l'affrètement, l'armateur, les sauveteurs ou personnes prenant des mesures de sauvegarde, comme l'a relevé le tribunal,
- pour ce qui concerne la société TTC, affrètement et bénéficiaire de l'exclusion prévue par l'article III 4° f) prévue par la convention C.L.C., sa responsabilité civile peut néanmoins être mise en cause, à la condition d'établir une faute personnelle inexcusable,
- de plus, la convention QLC, par son article III § 1 et 4, ne vise que les dommages par pollution dont la convention donne une liste restrictive, puisqu'elle n'envisage l'indemnisation de l'altération de l'environnement autre que le manque à gagner, que dans la mesure du coût de la remise en état effectivement

effectuée ou qui le sera,

- les dommages n'entrant pas dans ceux couverts par la CLC, doivent être réparés selon le droit commun, ce qu'admet d'ailleurs la doctrine anglosaxonne,
- en conséquence de ce qui précède, des fautes inexcusables commises par MM. SAVARESE et POLLARA ainsi que par la société TTC, mais aussi des fautes engageant la responsabilité civile de droit commun des sociétés RINA, TOTAL SA et TPS et des règles du droit commun de la responsabilité applicable aux demandes formées au titre du préjudice né de l'atteinte au patrimoine naturel et écologique ainsi que du préjudice né de l'atteinte à l'image, il y a lieu de retenir la responsabilité civile de MM. SAVARESE, POLLARA, des sociétés TTC, RINA, TOTAL SA et TPS,

#### Sur le préjudice subi, la Selarl LYSIAS fait encore valoir que :

- la pollution, causée par le fuel de l'Erika, peu biodégradable et sur lequel les dispersants chimiques sont inefficaces, a atteint non seulement l'estran mais, du fait des vents violents et du fort coefficient de marée, a atteint les pelouses sommitales des falaises et les opérations de nettoyage et de stockage des déchets pollués ont affecté les écosystèmes situés au-dessus des limites les plus hautes du rivage, fragilisant les dunes et causant aux collectivités territoriales touchées un préjudice considérable,
- les articles 2 et 3 du Code de procédure pénale ouvrent l'action civile à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage, matériel ou moral, sans exclure les personnes morales de droit public (Crim 27 déc. 1996), et en conséquence les parties concluantes sont bien recevables (§ 2.6.2),
- ces dernières ont subi un préjudice moral à raison de l'atteinte à l'intégrité de leur patrimoine naturel et écologique dont la démonstration et l'étendue sont établies par les pièces produites devant la cour (§ 2.6.3),
- pour ce qui concerne le préjudice résultant de l'atteinte au patrimoine naturel et écologique, l'intérêt à agir des collectivités territoriales tient à leurs compétences environnementales,
- l'article L 1111-2 du Code des collectivités territoriales pose en principe que les régions, départements, établissements publics et communes "concourent avec l'État à l'administration et à l'aménagement du territoire, au développement économique, social... ainsi qu'à la protection de l'environnement et à l'amélioration du cadre de vie" et l'article L 110-1 du Code de l'environnement dispose que "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 auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation. Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif du développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs", cet impératif général de protection du «patrimoine commun de la nation» doit être pris en compte par l'ensemble des politiques publiques et notamment celles mises en œuvre par les collectivités territoriales,
- ainsi selon l'article L. 321-1 du Code de l'environnement, «le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur. La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'Etat et des collectivités locales, ou de leur groupement, ayant pour objet :

1° la mise en oeuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ;

2° la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;

3° la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navale et les transports maritimes ; 4° le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme»,

- il s'en déduit que les collectivités territoriales participent à la politique d'intérêt général d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral par les actions tendant à la préservation de l'environnement et des sites, au maintien des activités économiques et au développement du tourisme,
  - pour ce qui concerne les communes, les maires ont mission de prévenir et faire cesser les pollutions de toutes natures et leurs compétences s'exercent sur le rivage de la mer jusqu'à la limite des eaux,
  - ils ont d'autres pouvoirs en matière environnementale, en matière nautique et balnéaire, en matière d'urbanisme, pouvoirs qui s'accompagnent de celui de prévenir toute atteinte au patrimoine naturel des communes,
  - les départements tirent leur compétence en matière de protection de l'environnement, notamment des espaces naturels sensibles, de la loi du 18 juillet 1985 en son article 12 (devenu l'article L. 142-1 du Code de l'urbanisme) qui dispose : «afin de préserver la qualité des sites, des paysages et des milieux naturels..., le département est compétent pour élaborer et mettre en oeuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles boisés ou non»,
  - cette compétence a été confirmée par la loi Barnier de 1995 qui précise "le département est compétent pour élaborer et mettre en oeuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles, boisés ou non",
  - les régions ont compétence, aux termes de l'article L 421-7 du Code de l'environnement, pour définir les orientations régionales de gestion de la faune sauvage et d'amélioration de la qualité de ses habitats, protègent le patrimoine naturel, conduisent des politiques dans le domaine du tourisme et peuvent d'initiative classer les propriétés présentant un intérêt pour la faune et la flore comme réserves naturelles régionales,
  - les parcs naturels régionaux concourent à la protection de l'environnement et constituent le cadre privilégié des actions menées en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine naturel,
  - quant au cas de la communauté d'agglomérations du Pays de Lorient, établissement public de coopération intercommunale, il ressort de l'article 3 de ses statuts que les communes membres lui ont transféré, en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie la protection des espaces naturels dont le conseil aura décidé de l'intérêt communautaire,
  - le conseil de communauté n'ayant pas délibéré sur la définition des compétences transférées, la communauté s'est vue transférer l'intégralité des compétences, en application de l'article L 5214-16 du code général des collectivités territoriales,
  - cette compétence en matière de protection des espaces naturels, et donc du littoral, permet de solliciter une indemnisation du préjudice par cette collectivité,
  - quant à la réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel et écologique (§ 2.6.3.2), la responsabilité des collectivités territoriales concluantes leur permet de demander réparation de l'atteinte causée à leur patrimoine naturel et écologique,
  - ainsi, le département de la Finistère qui a acquis des espaces naturels sensibles, dont 142,45 ha ont été impactés par la marée noire, la région Bretagne qui a développé les "contrats nature" dont l'objectif est la préservation des espèces et des biotopes remarquables, ce qui l'a conduite à apporter une aide significative à des projets de restauration, gestion, valorisation des milieux naturels, le parc de la Brière, que la région Pays de Loire soutient financièrement,
  - M. CHEVASSUS AULOUIS, témoin cité par les parties concluantes, estime qu'un hectare de zone côtière peut être évalué à 1.000 € et que l'effet de la pollution persiste durant 3 à 15 ans,
  - M. POINT, autre témoin des mêmes, a déclaré que, pour l'Exxon Valdés, on n'était pas revenu à la situation initiale, 20 ans après,
  - il est donc raisonnable d'évaluer la durée de persistance des effets de la marée noire à cinq ans, ce qui, associé au taux de revalorisation moyen du coût d'acquisition d'un espace, soit 4 %, permet de calculer le préjudice découlant de la pollution sur les sites en cause,
  - outre ce préjudice, l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel et écologique cause un dommage moral qui se manifeste par la grave et persistante perturbation du bien-être des populations, accentué par les précédentes pollutions qui ont atteint la confiance portée par les habitants à leur environnement,
  - les collectivités territoriales sont des communautés politiques humaines ayant pour vocation d'exprimer les besoins des populations qu'elles représentent et d'exécuter les mandats reçus de leurs électeurs, dont celui de défendre l'environnement,
  - la diversité biologique d'un territoire est une ressource économique pour ce dernier, ce qui justifie le principe de la réparation monétaire de son atteinte et il appartient au juge d'apprécier souverainement la consistance de ce préjudice sans avoir à justifier de la base de calcul retenue,
  - quant à l'atteinte à l'image et à la réputation (§ 2.6.4), qui cause un préjudice distinct du préjudice moral écologique, elle concerne l'atteinte portée à la renommée touristique et doit être évaluée en considération des conséquences sur le tourisme et de l'impact de la médiatisation de la pollution,
  - le préjudice matériel de la région Pays de Loire a été évalué suite à une expertise menée contradictoirement envers tous les prévenus, hormis MM. DUCCI et CLEMENTE, et le FIPOL ne lui a rien versé, celui de la région Bretagne correspond au montant des subventions qui ont dû être accordées pour réparer les conséquences de la pollution et aux frais des opérations de nettoyage et d'acquisition du matériel, toutefois sur les 1.710.477,91 € de subventions, le FIPOL ne l'a remboursée que de 703.958,45 €, et enfin le préjudice matériel du département de la région de la Finistère, de 58.811 € n'a été couvert par le FIPOL qu'à hauteur de 55.498,30 €,
  - pour les communes de Saint-Nazaire et de Ploerneur, la première n'a pas été totalement remboursée par le FIPOL du coût des opérations de nettoyage et de la perte d'exploitation du camping municipal et la seconde n'a pas, non plus, été intégralement indemnisée pour les pertes subies par son camping municipal, malgré l'aide de l'État,
  - pour ce qui concerne la communauté d'agglomérations du pays de Lorient, le FIPOL ne l'a pas totalement indemnisée des frais de gestion d'associations constituées pour le nettoyage des plages,
- La Selarl LYSIAS fait valoir, pour le cas de relaxe des prévenus, les dispositions de l'article 470-1 du Code de procédure pénale pour obtenir qu'ils soient

condamnés, en application des règles du droit civil, à réparer les conséquences de la pollution, et, en tout état de cause, que la cour tienne compte, pour fixer la condamnation des prévenus sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, des honoraires facturés et du très important travail accompli.

**M<sup>e</sup> DELPLANQUE et M<sup>e</sup> DUMONT**, qui représentent les communes de l'île de Houat, de Quiberon, de Flouhinec et de Saint Pierre de Quiberon, ont déposés des conclusions (187 pages) par lesquelles ils demandent à la cour de :

- **CONFIRMER** le jugement sur l'action publique en ce qu'il a :
  - déclaré irrecevables les exceptions de nullité soulevées par Monsieur MATHUR,
  - rejeté pour le surplus les incidents et exceptions présentées par Messieurs SAVARESE, POLLARA, FONASSO et MATHUR, et par les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA,
  - déclaré Messieurs Giuseppe SAVARESE et Antonio POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL FINA devenue TOTAL FINA ELF devenue TOTAL SA coupables pour les faits qualifiés de : «pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la ZEE ou ZEP par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux»,
  
- **CONFIRMER** le jugement sur l'action civile en ce qu'il a :
  - déclaré recevable la constitution de partie civile des concluantes,
  - condamné solidairement M. Giuseppe SAVARESE, M. Antonio POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA à réparer l'atteinte portée à leur réputation et à leur image de marque et au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, Pour les parties appelantes,
  
- **REFORMER** toutes les dispositions contraires aux conclusions et aux demandes de première instance,
- **STATUER** sur l'imprudence, la négligence, l'inobservation des lois et règlements ayant eu pour conséquence le naufrage de l'Erika et la pollution pétrolière qui s'en est suivie,
- **CONDAMNER** en conséquence la société RINA SPA, la société TOTAL SA, la société TOTAL TRANSPORT CORPORATION, la société TOTAL PETROLEUM SERVICES sur le fondement de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 codifiée sous l'article L. 218-22 du Code de l'environnement,
- **SE PRONONCER** également sur la responsabilité pénale de MM. Antonio POLLARA, Giuseppe SAVARESE, Alessandro DUCCI, Mauro CLEMENTE, conformément aux dispositions de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 codifiée sous l'article L. 218-22 du Code de l'environnement,
- **DIRE** que cette responsabilité doit être appréciée par référence aux principes fondamentaux du droit de l'environnement tels qu'ils sont définis par les articles L. 110-1 et L. 110-2 du Code de l'environnement sur les intérêts civils,
- Le cas échéant et pour le cas où ceux-ci bénéficieraient d'une relaxe, **FAIRE APPLICATION** des dispositions de l'article 470-1 du Code de procédure pénale,
- **DÉCLARER** la société RINA SPA et la société TOTAL SA responsables sur le fondement des articles 1382 et 1383 du Code civil et, Subsidairement,
- **LES DÉCLARER** responsables d'une faute inexcusable et faisant comme telle exception aux prescriptions de la convention CLC ;
- **DÉCLARER** les sociétés TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICES, M. Giuseppe SAVARESE, M. Antonio POLLARA, M. Mauro CLEMENTE, M. Alessandro DUCCI, responsables d'une faute inexcusable faisant exception aux dispositions de la convention CLC ;

En conséquence, et pour toutes les personnes précitées :

- **LES CONDAMNER** à indemniser l'intégralité du préjudice subi par la commune de l'île de Houat, et la commune de QUIBERON.

1° Pour la commune de l'île de Houat :

**CONDAMNER** les sociétés RINA SPA, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICES, MM. Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Mauro CLEMENTE, Alessandro DUCCI, à payer in solidum la somme de :

- 1.500.000 € (un million cinq cent mille euros) au titre du préjudice environnemental subi par la commune de l'île de Houat,
- 2.021,70 € (deux mille vingt et un euros soixante dix centimes) au titre du préjudice économique résiduel subi par la commune de l'île de Houat,
- 500.000 € (cinq cent mille euros) au titre du préjudice moral subi par la commune de l'île de Houat.

2° Pour la commune de Quiberon :

- prendre note qu'ayant accepté officiellement la proposition de TOTAL, elle n'a toujours pas reçu le paiement correspondant et se trouve dès lors contrainte de maintenir son appel jusqu'à la justification du paiement,
- pour le cas où ce paiement serait reçu à l'audience, constater le désistement d'appel et des demandes sauf en ce qui concerne ses réclamations au titre de l'art 475-1 ou de l'art 700,
- **CONDAMNER** les sociétés RINA SpA, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICES, MM. Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Mauro CLEMENTE, Alessandro DUCCI, à payer in solidum les sommes de 2.000.000 € (deux millions d'euros) au titre du préjudice environnemental subi par la commune de Quiberon, de 85.896 € (quatre vingt cinq mille huit cent quatre vingt seize euros) au titre du préjudice économique résiduel subi par la commune de Quiberon, et de 500.000 € (cinq cent mille euros) au titre du préjudice moral subi par la commune de Quiberon ;
- outre la demande de condamnation forcée des sommes proposées par TOTAL et ordonnée par le jugement du tribunal de grande instance de Paris, du 16 janvier 2008, ayant fixé le montant des dommages et intérêts de la commune de Quiberon à 373.863,53 euros et 1.500 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale,
- Subsidairement pour le cas où le tribunal statuerait sur le fondement de l'article 470-1 :
  - **DIRE** que toutes les condamnations financières seront prononcées sur le fondement des articles 1382 et 1383 du Code civil et/ou sur le fondement de la faute inexcusable comme indiqué dans les motifs des conclusions du 21 mai 2007, et, par ailleurs,
  - **DIRE** que les demandes formulées au titre des frais irrépétibles sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale seront également prononcées sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code de procédure civile, le cas échéant, en conséquence,
  - **CONDAMNER** in solidum les sociétés RINA SPA, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICES, Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Mauro CLEMENTE, Alessandro DUCCI, au paiement des sommes de :
    - 500.000 € à la commune de l'île de Houat,
    - 500.000 € à la commune de Quiberon,
    - 75.000 € à la commune de Flouhinec,
    - 75.000 € à la commune de Saint Pierre de Quiberon

- **DIRE** que toutes ces condamnations seront prononcées in solidum

**Au soutien de leurs demandes, M<sup>es</sup> DELPLANQUE et DUMONT font valoir :**

Pour ce qui concerne le moyen tiré de l'immunité de juridiction, que :

- après prononcé de l'ordonnance de renvoi ou de l'arrêt de renvoi de la chambre de l'instruction, les parties sont irrecevables à soulever devant le tribunal les nullités de procédure et le RINA est irrecevable en sa demande de constatation de la nullité des poursuites devant les juridictions de jugement, ce qu'il aurait dû faire en même temps que la Malta Maritime Authority, et en son moyen tendant à ce que la RINA SpA "ne saurait répondre des faits postérieurs au prétendu

- commencement de son activité... d'autant que celle-ci n'a jamais contesté avoir à répondre des faits antérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999",
- la chambre d'instruction de la cour d'appel de Paris, pour reconnaître à la Malta Maritime Authority le bénéfice de l'immunité de juridiction, considère qu'elle doit être reconnue aux organismes dont les actes donnant lieu aux poursuites participent par leur nature ou leur finalité à l'exercice de la souveraineté de l'État et souligne que la MMA disposait de prérogatives de puissance publique, démontrant qu'elle était une émanation de l'État de Malte, exerçant sous contrôle étroit du ministre de tutelle,
  - or la classification peut être définie, selon le professeur BONASSIES, comme *"l'examen et la cotation technique dont un navire fait l'objet du fait d'une société privée spécialisée. La classification est une opération privée qui n'est en rien obligatoire"* et il s'agit, selon le jurisclasser d'un contrat de louage de services,
  - les sociétés de classification ne se cantonnent pas à l'activité de certification mais ont ainsi une activité de certification et aussi d'assistance technique, qui sont des actes purement privés,
  - la prévention qui contient les griefs formulés à l'encontre de la société RINA portent sur l'activité de classification, à caractère privé,
  - la thèse développée dans sa consultation par le professeur STERN, selon laquelle ces activités pourraient être interprétées comme une mission de service public repose sur une jurisprudence qui n'est pas applicable à des sociétés commerciales de droit privé,
  - on ne peut parler d'une mission de service public pour le compte de Malte, s'agissant d'un pavillon de complaisance, comme le démontre l'ouvrage de Philippe BOISSON,
  - *"l'activité de classification de la société RINA pour le compte de la société PANSHIP a été clairement une activité privée destinée à lui permettre d'obtenir une assurance et une couverture auprès de son club de protection, qui était une des conditions sine qua non devant lui permettre d'exploiter commercialement son navire"*,
  - la circulaire du 12 octobre 1994 invoquée par le professeur STERN au soutien de l'existence d'une mission de service public mais qui n'aurait *"pas été communiquée à la procédure"*, n'est pas applicable aux pétroliers,
  - M<sup>me</sup> le professeur STERN invoque un document du 9 janvier 1995, mais le document produit ne présente aucune garantie d'authenticité et est incomplet, et un document du 15 mars 1996, communiqué en photocopie, tronqué, non signé, sans date certaine ni destinataire, qui n'évoque pas ce dont il est fait état dans sa consultation,
  - S'il est fait grief au RINA *"d'avoir notamment délivré le CSS CS provisoire (août 1998) et définitif (décembre 1998) de l'Erika, de l'avoir confirmé à Augusta en novembre 1999 sans s'assurer que la coque, les matériaux et la structure du navire lui permettaient de l'obtenir au regard des exigences de la convention SOLAS et permettant ainsi à l'armateur et à PANSHIP de faire naviguer un navire sous norme"*, le contrôle du navire par les sociétés de classification ne remplace pas celui de l'administration,
  - la société RINA ne dispose d'aucune délégation légale ou réglementaire provenant d'un acte officiel normatif,
  - en effet, les documents produits, qu'il s'agisse de télécopie, de courriers ou de notes soit sont sans valeur juridique, soit démontrent l'absence de délégation,
  - le RINA, comme il le reconnaît lui-même dans ses conclusions, ne disposait pas d'une délégation portant sur le renouvellement des certificats statutaires,
  - pour ce qui concerne les faits antérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999, il importe peu que les actes préparatoires au délit de pollution aient été commis avant cette date, puisque l'infraction a été commise avec des salariés qui étaient tous sous l'autorité de la société RINA SpA et par les représentants de cette société,
  - la société RINA SpA restait responsable, à compter du 1<sup>er</sup> août 1999 de toutes les infractions, y compris celles pouvant trouver leur origine dans des faits antérieurs.

Pour ce qui concerne la conformité de la loi de 1983 aux conventions internationales, ils font valoir que :

- les trois professeurs de droit dont les consultations ont été produites aux débats par le RINA et la société TOTAL omettent de tenir compte de la localisation de l'infraction, qui, selon l'article 113-2 du Code pénal, est réputée commise en France lorsque l'un des faits constitutifs a eu lieu sur le territoire national,
- la pollution ayant eu lieu sur les côtes françaises, la compétence française est certaine sans que la convention MARPOL puisse entraver la poursuite,
- l'article 4 de la convention MARPOL appelle à la sévérité et laisse les législations des parties territorialement concernées par l'infraction poursuivre les auteurs de pollutions, en faisant au besoin preuve d'une plus grande rigueur,
- l'interprétation faite par les parties défenderesses conduirait à punir de manière discriminatoire selon que le rejet aurait eu lieu en haute mer ou dans les eaux françaises, ce qui est contraire à la convention,
- l'article 8 de la loi de 1983 ne se réfère pas aux rejets interdits par l'article 4 de la convention MARPOL, qui sont ceux provenant d'un navire en cours de navigation et non pas d'un accident de mer,
- l'exception prévue par la convention MARPOL n'est applicable qu'aux rejets volontaires, destinés à garantir la sécurité, ou aux rejets occasionnels consécutifs à une avarie, sans qu'il s'agisse d'accident de mer, tel que défini par la convention du 29-11-1969 sur l'intervention en haute-mer, qui vise *"les abordages, échouement ou autres incidents de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire, qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison"*,
- à supposer que le fait justificatif soit applicable, il ne le serait pas en cas de faute inexcusable, ce qui est le cas,
- l'article L 218-22 punit la négligence, l'imprudence ou l'inobservation des lois et règlements ayant pour conséquence un accident de mer, tel que le définit la convention du 29 novembre 1969, et les peines prévues sont applicables non seulement au propriétaire, à l'exploitant, au représentant légal ou dirigeant de fait ou à toutes autres personnes exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire,
- il suffit d'un faute simple ayant eu pour conséquence le naufrage ayant provoqué la pollution, sans qu'il soit nécessaire que la cause soit déterminante,
- la "marche du navire" visée dans l'article L 218-22 se réfère à la conduite effective du navire, les ordres donnés d'appareiller, de se ravitailler, de changer de direction ou de cap et la gestion à son activité commerciale et de son exploitation, qui doit être conforme aux principes de précaution, d'action préventive et de correction et concerne l'ensemble de tous les intervenants amenés à organiser un transport de pétrole sur mer *"pourvu que ceux-ci soient amenés à intervenir dans le choix de l'armateur du navire (?) ou de l'organisation et des modalités juridiques du transport"* (p. 66 des conclusions),
- c'est dans cet esprit que la société TOTAL a établi sa charte Sécurité Environnement Qualité qui est un engagement de cette société à se conformer aux dispositions du Code de l'environnement en ses articles L 110-1 et L110-2,
- son rôle a été d'accomplir pour le compte de TIL les actes juridiques et techniques nécessaires au déplacement de la marchandise, ce qui permet de ne pas limiter son rôle à celui de simple affréteur,

Quant aux fautes commises dans le contrôle de l'Erika, Mes DELFLANQUE et DUMONT considèrent que :

- la société RINA disposait, pour la transmission du dossier du bureau Véritas, de toutes les informations concernant l'Erika et ces avocats de citer des extraits de rapports d'inspection, en anglais sans en donner de traduction (en violation du principe constitutionnel, reconnu en 1992, selon lequel la langue de la République est le français),
- il en ressortirait selon eux que, en 1996 et 1997, des problèmes de corrosion existaient sur les ballasts 2 bâbord et tribord,
- le rapport FISCHEDDA a mis également en évidence une corrosion poussée et le RINA a participé à la surveillance des travaux de BIJELA pour y pallier,
- c'est ainsi que les mesures d'épaisseur faites sur l'Erika, l'ont été sous le contrôle de M. PATANE et se sont révélées incohérentes,
- les travaux effectués sur cette base sont également incohérents et malgré cela le RINA a délivré des certificats de classe au vu de ces mesures incohérentes, sans qu'elles suscitent un questionnement de M. PATANE ou de la société PAOLILLO,
- en validant ainsi les travaux de Bijela et en accordant le certificat de classe à l'Erika, la SpA RINA, qui n'a pas considéré que le transfert de l'Erika du Registro à elle-même nécessitait le respect de la procédure TOCA, reconnaissant ainsi une continuité de ses activités, a commis une faute, de même qu'en ne prenant pas en compte la totalité des informations dont elle disposait,
- lors de la visite annuelle, qui a eu lieu après expiration du délai de trois mois accordé pour l'effectuer, l'inspecteur ALGA a constaté dans le peak avant et sur certains renforts des ballasts 2 une corrosion suffisamment importante pour qu'il impose des réparations et des mesures d'épaisseur et le rapport de l'institut de soudure fait état de corrosions qui n'auraient pas dû permettre la confirmation de la classe,
- ce faisant, le RINA a commis une faute d'imprudence et de négligence et aurait dû, au moins, ne l'accorder que pour permettre à l'Erika de se rendre dans un chantier (page 77 des conclusions), ce qui a permis à l'Erika de naviguer alors qu'il était sous norme,
- le RINA, en outre, a commis une faute en permettant à un simple inspecteur de délivrer des certificats provisoires valables plusieurs mois sans contrôle ni analyse de la direction générale,
- pour s'exonérer de sa responsabilité, le RINA soutient que le naufrage n'a pas été causé par la corrosion mais est dû à l'existence d'une fissure interne au point de poussée des remorqueurs, ce qui n'est qu'une hypothèse peu crédible, la poussée des remorqueurs ne pouvant s'effectuer qu'en un emplacement neutre pour l'équilibre structurel du navire et, si tel n'était pas le cas, il nécessiterait alors, en tant que point sensible, des vérifications régulières,
- l'hypothèse d'un vice caché sur un navire de 25 ans est invraisemblable, alors qu'il est clair que l'Erika était affecté d'une corrosion sévère qui aurait dû l'empêcher de naviguer,



- en matière de construction des navires, l'article 8 de la loi de 1967 limite l'action en garantie à un an et ce délai, s'il ne peut courir qu'à compter de la découverte du vice, ne peut être invoqué que pendant dix ans,
- M. SAVARESE a acquis l'Erika en 1996 et ne pouvait en ignorer l'historique, les constatations antérieures de sa corrosion et son refus par TOTAL en 1993,
- pour réaliser cette acquisition, il a eu recours à une single ship company, la TEVERE SHIPPING, bénéficiant ainsi de sociétés de patrimoine d'affectation quasiment insaisissables, cette société, sans aucune comptabilité, n'ayant que l'apparence d'une société, fautive d'affectio societatis, d'objet social et créée pour frauder les droits des créanciers, du fisc,
- M. POLLARA était, comme l'a relevé le tribunal, la personne désignée à terre au sens du code ISM et cette désignation l'expose à des poursuites pénales, étant personnellement responsable de l'inexécution des prescriptions dudit code,
- celui-ci a reconnu être en charge de la gestion de la sécurité du navire, du fait du mandat que lui avait confié M. SAVARESE, ce qu'a reconnu ce dernier,
- la société PANSHIP avait pour rôle d'assurer au plan technique la maintenance et le bon état de navigabilité de l'Erika, afin d'obtenir l'approbation des principales compagnies pétrolières, mais cette maintenance n'était faite qu'au gré des visites de vettings et des défauts constatés à cette occasion,
- M. POLLARA avait bien connaissance de la faiblesse structurelle du navire pour avoir organisé les travaux de Ravenne en 1997, travaux qui ont confirmé que les structures étaient déjà très corrodées, selon le collège d'experts de Dunkerque,
- la comparaison du rapport FISCHEDDA avec les travaux effectués en 1997 à Ravenne, traduisant des problèmes de corrosion récurrents aurait dû alerter la société PANSHIP MANAGEMENT lors de "l'inspection des citernes de ballasts du mois d'août 1999",
- le commandant MATHUR, lors de son inspection des ballasts, les a trouvés fortement corrodés et cette corrosion était donc apparente et alarmante, si peu de temps après les travaux de Bijela,
- la société PANSHIP qui était représentée lors de la visite d'Augusta, fin 1999, a eu nécessairement connaissance des constatations de M. ALGA, comme des rapports Vettings, comme celui de BP,
- M. POLLARA ne peut invoquer le fait qu'il s'en était remis à la société de classification pour vérifier la sécurité de l'Erika, le transporteur devant mettre le navire en état de navigabilité, diligence qui s'apprécie in abstracto, nonobstant la faute commise par la société de classification, la responsabilité pesant sur l'armateur ne se déléguant pas,
- la société PANSHIP "pour prétendre s'exonérer de sa responsabilité" a avancé l'hypothèse d'un vice de conception conduisant à un effet de carène liquide destructeur du navire, mais aussi bien le RINA que les experts de Dunkerque l'ont exclu, même si ce phénomène a été admis, pour la rupture de la cloison entre la citerne C3 et le ballast T2, par le BEA Mer,
- le sloshing n'est, en l'espèce, qu'une hypothèse qui ne repose sur aucun témoignage ou constatation,
- au vu de l'histoire des sisterships de l'Erika, la cause du naufrage ne fait aucun doute, il s'agit de la corrosion,
- la société TOTAL dans sa charte, a décidé, conformément à l'article L. 110-1 du Code de l'environnement, lequel dispose : "Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable", qu'aucune considération économique ne devait prévaloir sur la santé, la sécurité et l'environnement et le Vetting était destiné à prévenir le risque d'engagement de sa responsabilité pour faute ou négligence dans le choix du navire,
- le Vetting s'inscrit en réalité dans l'ordre public national et international français, tel qu'il est défini par les principes généraux du Code de l'environnement,
- ont en outre valeur normative les notes TOTAL FINA INTERTANKO, MADEC et les TOTAL's Criteria ainsi que le document intitulé "Putting Safety First" de septembre 1999 sur le fonctionnement de la procédure Vetting dans l'affrètement,
- il en ressort que tout navire pétrolier proposé à l'affrètement doit faire l'objet d'une demande d'acceptation préalable systématique auprès du service Vetting de TOTAL DTS, ce qui supposait une visite d'un inspecteur Vetting de TOTAL,
- l'autorisation est réputée annulée en cas d'accident sérieux, de changement d'armateur/opérateur ou de structure de l'équipage, d'inspection récente négative émanant de la base SIRE,
- selon les TOTAL's Criteria, qui fixent les règles d'acceptation du navire par le service Vetting, les certificats doivent être à jour, ne comporter aucune réserve ou recommandation, or, comme le représentant de la SpA RINA l'a relevé devant la Cour, la restriction du visa du certificat de classe quant à sa durée était de nature à informer les inspecteurs des services Vetting,
- les règles de TOTAL interdisaient l'acceptation des navires âgés de 25 ans, or l'Erika, dont la coque avait été construite en 1974, avait cet âge au moment de la visite annuelle d'Augusta et n'aurait pas dû être accepté ou, si l'on considère qu'il n'avait que 24 ans, ne pouvait plus être accepté pour un an (pages 102 et 110 des conclusions),
- aucun document antérieur à l'affrètement ne fait référence à une prétendue "base SURF", dont la mise en place n'est pas datée, dont la consultation est restreinte et dont la mise à jour ne répond à aucune règle précise,
- dans la base SURF, les navires auraient eu trois statuts possibles : "Yes", "No" et "unclassified", mais ce dernier statut ne figure nulle part dans les documents et règles normatives de TOTAL et est en décalage avec la note MADEC qui exige, avant tout affrètement, une autorisation préalable expresse,
- alors que le note Intertanko indique que toutes les expertises sont menées conformément au questionnaire OCMF, dont le chapitre 7 prévoit la visite des citernes de cargaison et des ballasts, TOTAL prétend que ses inspections ne sauraient concerner celles-ci,
- la société MOBIL précisait d'ailleurs dans un fax du 16 novembre 1999 qu'un navire de l'âge de l'Erika devait subir une inspection des ballasts dans le cadre de son Vetting,
- l'argument selon lequel l'inspection des structures ne serait pas possible est inexact puisque l'équipage doit y procéder, en application de l'ISM tous les trois mois, au moins dans les ballasts et est, en outre, démenti par M. BATTE, témoin cité par M. POLLARA, pour lequel les bons inspecteurs Vetting y procèdent (page 105),
- la règle 13 G de la convention MARPOL, applicable à l'Erika, puisqu'il s'agit d'un pétrolier de plus de 30.000 tonnes de port en lourd dont la livraison est intervenue bien avant le 6 juillet 1996, prévoit en sa règle 4 qu'il devait satisfaire aux prescriptions de la règle 13 F, qui impose un certain nombre de prescriptions auxquelles ne répondait pas l'Erika, au plus tard 25 ans après sa livraison (pages 103-104),
- Alors que TOTAL s'était engagé, par la charte environnement, à choisir ses partenaires en fonction de leur aptitude à adhérer à ses règles en matière de sécurité et d'environnement, il a affrété un navire sous pavillon maltais, c'est à dire un pavillon de complaisance,
- soutenant que seul le responsable du management du navire ou l'opérateur du navire était important, TOTAL, qui n'ignorait pas que la société SELMONT n'exerçait aucune des prérogatives de la gestion commerciale et n'a jamais inspecté le navire, s'est borné aux renseignements pris par les courtiers pour déterminer la disponibilité commerciale du navire, sans procéder à aucun contrôle, alors même que les navires anciens sont utilisés pour les produits noirs qu'il faut chauffer, ce qui accentue la corrosion,
- la fictivité de l'affrètement conclu avec SELMONT ne pouvait être ignorée de TOTAL, puisque tous les documents à bord étaient libellés à l'ordre de la société EURONAV, alors que celle-ci n'était plus officiellement l'affréteur à temps,
- le Vetting de TOTAL a accepté le navire alors qu'il avait changé de société de classification et que ses certificats étaient provisoires et valables seulement jusqu'en décembre 1998 (page 108),
- l'acceptation de l'Erika par TOTAL, adressée le 24 novembre 1998, était soumise à la condition que les déficiences observées soient corrigées, l'armateur étant responsable de l'exactitude des mentions relatives à ces corrections, ce qui est en contradiction avec les règles de TOTAL qui exige des vérifications personnelles, et cette autorisation n'était valable que jusqu'au 21 novembre 1999,
- une nouvelle inspection était nécessaire après cette date, qui n'a pas été menée,
- le défaut reconnu par TOTAL de paramétrage de la base SURF a fait apparaître, le 23 novembre 1999, le navire comme ayant le statut "yes", mention qui était toujours inscrite en juin 2000, alors qu'il ne la méritait pas,
- c'est à tort que le jugement a considéré qu'il n'est pas établi qu'une nouvelle inspection aurait provoqué le rejet de l'Erika, alors qu'il présentait à cette date des corrosions apparentes allant jusqu'à la perforation, que plusieurs compagnies pétrolières avaient rejeté le navire et que le certificat annuel comportait des restrictions majeures de durée et d'expertise, mentions qui devaient entraîner le refus du navire comme contraires aux TOTAL's Criteria (page 114),
- ces mentions auraient dû de toute façon alerter l'inspecteur Vetting d'une compagnie pétrolière qui aurait alors posé des questions,
- les constatations faites à Augusta démontrent qu'il était possible d'inspecter les ballasts sans mise en place d'échafaudage,
- auraient dû remettre en cause l'acceptation par le Vetting de TOTAL les observations des rapports Vettings de SHELL du 25 janvier 1999, qui a considéré que l'Erika n'était plus acceptable, d'EXXON MOBIL du 23 novembre 1999 qui note le mauvais état des revêtements des citernes de ballasts et refuse son acceptation préalable, de BP qui souligne la profonde corrosion du pont et des fissures sur les "gattes",
- ces gattes, selon la note produite devant le tribunal par les concluants et établie par M. NACCI, expert maritime, sont solitaires des tôles du bordé auxquelles elles sont soudées et leur fissuration sur toute leur épaisseur, à bâbord et à tribord, est le signe qu'un élément principal de la structure du navire, les tôles de carreau, a atteint le seuil maximum du cumul de fatigue (page 118 des conclusions),
- pour ce qui concerne les fautes de ceux qui ont un pouvoir dans la direction de la gestion du navire, il faut rappeler que, par l'effet de l'article 21 de la loi du 18 juin 1966, le transporteur a une obligation générale visant à vérifier que le navire doit être apte pour affronter les périls de la mer, c'est à dire qu'il est navigable, apte et correctement armé,
- pour ce qui concerne les sociétés TTC et TPS, d'une part aucun contrat de mandat ou convention inter-entreprise n'a été communiqué pour expliquer leurs compétences respectives et d'autre part elles ont pris le risque d'affréter le navire sans avoir au préalable organisé son inspection, alors qu'il était indiqué

- "dans la source Vetting" comme limite et qu'elles n'ignoraient pas qu'il avait été exploité dans des conditions de nature à engendrer une corrosion (page 126),
- la société TTC s'était réservée dans la charte-partie la possibilité d'inspecter les ballasts et n'y a fait que prendre les creux, prenant délibérément un risque alors qu'elle se devait de vérifier que le navire était apte à affronter les périls de la mer et que les certificats du navire n'étaient affectés d'aucune réserve, conformément aux règles qu'elle s'était donnée,
  - le connaissance émis en trois exemplaires par le commandant MATHUR à Dunkerque sur un modèle fourni par la société TOTAL et à son en-tête, fait apparaître TRD comme chargeur et ENEL comme destinataire et devait être transmis à TPS, certainement pour transmission à ENEL pour permettre le paiement, comme le laisse penser le contrat de vente qui imposait la présence du connaissance en original et en copie à bord du navire et le paiement 30 jours après la date du connaissance,
  - il s'agit donc bien d'un connaissance destiné à circuler, un titre de propriété et de transport, et, conformément à la jurisprudence, son en-tête désigne le transporteur maritime,
  - les mentions portées sur le connaissance, telles que "raffinerie des Flandres" ou "ce chargement est fait aux termes et conditions de la charte-partie" sont sans incidence, la première ne concernant que le chargeur et la seconde ne précisant pas de quelle charte-partie il s'agit,
  - la société TOTAL par l'effet de ce connaissance, a donc la qualité de transporteur et est donc soumise au régime juridique auquel est soumis le contrat de transport maritime sous forme de connaissance, c'est-à-dire la convention de Bruxelles de 1924,
  - selon cette convention, le transporteur est tenu d'exercer une vigilance raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité et de l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement,
  - selon la jurisprudence d'après laquelle l'obligation de diligence est une obligation personnelle, la société TOTAL ne peut se décharger de sa responsabilité en prétendant que seule la société de classification était à même de pouvoir faire les vérifications nécessaires,
  - l'article 3 § 2 de la convention de 1924 fait porter sur le transporteur une obligation particulière de veille sur le transport de marchandise pendant le transport et une responsabilité vis à vis des acheteurs comme des tiers au connaissance,
  - les victimes de la marée noire sont donc en droit d'invoquer un manquement de TOTAL à ses obligations,

**M<sup>e</sup> DELPLANQUE et DUMONT remarquent** (page 135) à propos des fautes commises dans la préparation du voyage que :

- l'armateur qui a frété son navire au voyage a l'obligation, dont il ne peut s'exonérer, de fournir un navire apte au transport indiqué dans la charte-partie et l'affrètement qui, bien qu'avisé de cette inaptitude, ordonne néanmoins le chargement, est considéré comme acceptant les risques de l'opération,
- l'armateur et les affrêteurs savaient ou auraient dû savoir que le transport était risqué, eu égard à l'âge, aux conditions d'exploitation de l'Erika et de la limitation du certificat de classe, et doivent donc tous supporter les risques liés à l'innavigabilité de ce navire,
- MM DUCCI et CLEMENTE ont en outre commis une faute particulièrement lourde en n'inspectant pas l'Erika, alors qu'ils en avaient l'obligation,
- l'Erika a appareillé de Dunkerque avec des soutes insuffisantes, ce qui constitue une faute à la charge de la société SELMONT et, selon les experts nommés par le juge d'instruction, cette insuffisance a déséquilibré le navire et a eu un effet sur le naufrage,
- la gîte de l'Erika a été causée par l'effondrement de la cloison de la citerne tribord 2 qui est l'élément déclencheur du naufrage,
- même si elle a été rétablie, les fissures et l'envahissement des ballasts étaient alarmants et ces signes ont été minorés, notamment par MM POLLARA et SAVARESE,
- l'Erika disposait d'un plan SOFEP, dont le but est, en cas de déversement ou de probabilité de déversement d'hydrocarbures, d'avertir l'Etat côtier mais ce plan n'a pas fonctionné puisque les autorités n'ont appris la cassure du pont qu'à 21 h 01 le 11 décembre et par le biais de la capitainerie du port de Saint Nazaire,
- par précaution, après envoi d'un message de détresse, constatation d'une gîte significative et des cracks, "ils" auraient dû solliciter un sauvetage ou contacter une société d'assistance,
- les sociétés TOTAL SA et TTC, débitrices d'une obligation de diligence pour la préparation du navire, laquelle doit être appropriée et soigneuse, ne l'ont pas remplie, le secrétaire de la cellule de management de crise étant absent pour prendre connaissance des appels de l'Erika sur la ligne d'urgence, ce qui a empêché TOTAL de prendre aussitôt des mesures pour empêcher le naufrage et transmettre les informations nécessaires à la mise en place de plans de lutte contre la pollution,
- malgré une "frénésie" d'appels téléphoniques de la société TOTAL avec le bord, la seule décision prise fut d'envoyer M GRANDPIERRE à Donges, alors qu'elle aurait dû mettre en place une cellule de crise, et c'est par M TCHENG, responsable du port de Donges, que les autorités ont été informées des fissures sur le pont et des fuites de produit à la mer,
- Selon la SpA RINA, la conduite du navire n'a pas été appropriée mais, alors que M POLLARA l'avait contactée à 15 h 20 et avait reçu un appel de M FUMS à 18 h 34, aucun conseil, aucune information n'a été donnée par la SpA RINA, alors que sa responsabilité était engagée pour avoir donné un permis de naviger bien qu'ayant connaissance des pertes d'épaisseur, ce qui devait la conduire à pallier les conséquences dommageables de son comportement,

**M<sup>es</sup> DELPLANQUE et DUMONT considèrent**, quant à l'indemnisation de la pollution, que :

- la demande en réparation est fondée sur les dispositions du droit civil pour ce qui concerne les sociétés RINA et TOTAL et sur l'existence d'une faute inexcusable pour les autres prévenus, ce qui permet d'écarter l'application de la convention CLC à leur égard,
- de plus, la convention CLC ne porte que sur les dommages par pollution et est sans application quant aux autres dommages,
- n'est pas concernée par la convention CLC la société de classification, d'autant qu'elle conteste avoir été débitrice d'une obligation d'assistance technique et que, même s'il devait être considéré qu'elle en est débitrice, de même qu'elle est débitrice d'une obligation de conseils et de prestation de classification, celle-ci découle d'un contrat d'entreprise et non pas d'un mandat,
- la société TOTAL ne peut entrer dans l'une des catégories visées par la convention CLC, puisqu'elle n'est que le mandant de la société TTC, qui a affrété l'Erika,
- la responsabilité de TOTAL trouve sa source non seulement dans la violation des règles de la charte Sécurité Environnement, mais également de l'obligation générale de sécurité,
- le Code de l'environnement interdit l'abandon de déchets, qualification reconnue par la Cour de justice des Communautés européennes au chargement de l'Erika,
- il s'en déduit que TOTAL, en abandonnant ce déchet, a violé le Code de l'environnement, ce qui constitue une faute et l'oblige, en tant que producteur ou détenteur antérieur de ce déchet, à l'éliminer (page 152 des conclusions),
- elle a également commis des fautes inexcusables en ne prenant pas les dispositions nécessaires pour que la fin de l'autorisation apparaisse sur la base SURF, en ne faisant pas procéder à une nouvelle inspection Vetting et en ne faisant pas vérifier l'Erika avant son chargement à Dunkerque, en violation de ses obligations de transporteur et d'affrètement au voyage,
- de même que la société TTC et MM DUCCI et CLEMENTE, elle a encore commis une faute inexcusable en ne vérifiant pas la suffisance des soutes, tant pour la sécurité que pour l'assiette du navire, avant un voyage que les conditions météorologiques rendaient difficiles,
- la responsabilité de MM DUCCI et CLEMENTE est d'autant plus engagée du fait de leur grave incompétence et de l'absence de toute vérification de leur part,
- la société de classification RINA a commis des fautes d'imprudence d'une part en accordant un certificat de classe sans faire préalablement procéder aux mesures d'épaisseur, alors qu'elle connaissait la corrosion importante de l'Erika par les dossiers du bureau Veritas, l'inspection de M PISCHEDDA, celle d'Augusta, par le suivi technique des travaux de Bijela et avait nécessairement conscience qu'il en résulterait un naufrage et une pollution, d'autre part en ne répondant pas aux sollicitations de l'armateur lors de la survenance de la gîte et des fissures du pont,
- M POLLARA, en poursuivant l'exploitation du navire sans faire procéder aux mesures d'épaisseur ou solliciter une nouvelle inspection Vetting,
- ces mêmes personnes se sont montrées incapables de notifier aux autorités les informations alarmantes dont elles disposaient,
- nonobstant les quittances souscrites par les parties civiles au bénéfice du FIPOL, les demandes d'indemnités sont recevables, en application de l'article 5 du Code de procédure pénale., l'invocation de la fin de non-recevoir devant, de surcroît, intervenir avant toute défense au fond,
- M DESMAREST, alors Président Directeur Général de TOTAL SA ayant fait, devant la commission d'enquête de l'Assemblée nationale, une déclaration qui s'assimile à une reconnaissance de responsabilité source d'obligation, il y a eu, pour les créanciers, un titre nouveau avec une prescription de droit commun,
- de plus la constitution de partie civile a interrompu la prescription,
- le FIPOL a fait signer aux personnes qu'il a indemnisées une quittance subrogative par laquelle ces personnes renoncent à toute action contre TEVERE SHIPPING, la STEAMSHIP MUTUAL et le FIPOL, toutefois la transaction qui en est à l'origine ne concerne pas les dommages qui ne sont pas couverts par le FIPOL, notamment ceux liés à la faute inexcusable, et ne bénéficie pas aux autres co-obligés, tels que la RINA ou TOTAL,
- la société TOTAL a également obtenu de parties civiles, notamment du conseil général du Morbihan, qu'en contrepartie de l'exécution du jugement, elles lui signent des quittances qui permettent à TOTAL de poursuivre son appel, mais qui, dépourvues de réserves sur l'absence de responsabilité de TOTAL dans le préjudice, constituent une reconnaissance implicite de responsabilité civile,
- dès lors, faute de désistement par TOTAL de son appel, les parties civiles sont recevables à réclamer paiement de sommes au titre de l'article 475-1 du Code

de procédure pénale ou de l'article 700 du Code de procédure civile,

- la commune de l'île d'Huat, comme toute personne morale de droit public, peut réclamer un préjudice moral, distinct du préjudice économique lié à la perte de recette du tourisme, dès lors que son image et sa réputation ont été affectées par la pollution,
- son image d'île à forte réputation écologique, en raison de sa nature sauvage et de sa richesse naturelle, a été particulièrement affectée par la pollution, cette île faisant barrage naturel au bénéfice du golfe du Morbihan, et l'évaluation faite par le tribunal de ce chef de préjudice est insuffisante (page 167),
- le préjudice écologique est celui qui atteint le bien commun, collectif, qu'est le patrimoine naturel,
- il en résulte que doit être indemnisés du préjudice environnemental subi par ceux qui sont les affectataires et gestionnaires légaux de ce patrimoine comme par ceux qui en sont les bénéficiaires,
- si l'article L 253-1 du Code rural, dans sa rédaction en vigueur à la date du sinistre, dresse une liste de personnes morales de droit public habilitées à se constituer parties civiles en cas d'infraction à l'environnement parmi lesquelles ne figurent pas les collectivités locales, cette liste ne l'interdit pas à ces dernières, dès lors qu'elles justifient d'un intérêt spécial, d'un préjudice personnel découlant directement de l'infraction,
- or la commune de l'île d'Huat contribue, en tant que signataire, depuis le 21 avril 1983, d'une convention, à la mission du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, ce conservatoire ayant mission, en application de l'article L 322-1 du Code de l'environnement, de mener des opérations foncières en vue de "la sauvegarde de l'espace littoral et de respect des sites naturels et de l'équilibre écologique",
- par cette convention elle assure "la surveillance, l'entretien et le maintien en état de propreté du terrain et des aménagements qui y seront éventuellement réalisés" et elle est mandatée pour poursuivre les auteurs d'infractions et faire observer les mesures réglementaires qui ont été définies,
- l'intérêt à agir qui en découle a d'ailleurs été reconnu récemment par la jurisprudence la mieux établie (page 174),
- la commune de l'île d'Huat assume aussi la responsabilité particulière de la protection des espaces naturels remarquables sis sur son territoire tels que définis par les textes, or 95 % de la commune est inscrite en site classé comme zone spéciale de conservation et elle regroupe huit arrêtés de biotopes dont un littoral,
- ces espaces relèvent du ressort territorial de la commune, au-delà du domaine public maritime, et ont été touchés par la pollution, comme le démontrent divers travaux scientifiques, en raison, notamment, de la violence de la tempête qui a suivi l'arrivage des polluants sur la côte,
- désireuse d'obtenir une réparation qui soit une participation au financement de la restauration des zones atteintes, la commune de l'île d'Huat demande que, en considération du coût moyen d'acquisition et d'aménagement des espaces du conservatoire et de la superficie de l'ensemble dunaire, 50 ha, dont le conservatoire avait acquis 40 ha, les prévenus soient condamnés à lui régler 500.000 € à ce titre (page 178),
- mais en outre cette commune demande, au titre des autres espaces situés sur son territoire, dits espaces remarquables et ceci tant par la richesse de leur bio-diversité que par leur rôle de réservoir de nature contribuant notamment à la santé publique, une somme équivalente au montant restant généralement à la charge de la commune d'un programme de réinsertion des espèces ayant déserté les sites en raison de leur pollution, soit 1 million d'euros,
- la commune de Quiberon a subi un préjudice tant par l'atteinte des espaces qu'elle gère pour le compte du conservatoire du littoral que par celle du domaine public de la commune,
- l'indemnisation du premier doit correspondre au coût du programme de mise en valeur du site, soit 1,5 millions d'euros et celle du second, de moindre superficie, une somme de 500.000 euros,
- mais la commune ayant exposé des frais de personnel et de matériels mis à disposition pour le nettoyage qui n'ont pas été intégralement couverts par le FIFOL et ayant subi une baisse du produit de la taxe de séjour, elle demande une somme de 85.896 € à ce titre,
- eu égard à la réputation écologique et touristique de la commune, la somme allouée en première instance apparaît insuffisante et doit être portée à 500.000 €,
- l'ampleur du travail accompli pour défendre les intérêts de l'île d'Huat, des communes de Quiberon, Flouhinec et Saint Pierre de Quiberon durant dix années, justifie que les co-défendeurs soient condamnés in solidum à payer 50.000 € à chacune des deux premières parties civiles citées et 75.000 € pour les deux dernières.

Par conclusions (8 pages) reçue le 6 octobre 2009, M<sup>es</sup> DELPLANQUE et DUMONT demandent qu'il soit donné acte au Conseil Général du Morbihan de son désistement d'appel,

Postérieurement au 18 novembre 2009, date à laquelle la SpA RINA a déposé des conclusions, M<sup>es</sup> DELPLANQUE et DUMONT y ont répliqué en observant que ces conclusions avaient été déposées le dernier jour d'audience, alors qu'elles soulevaient l'irrecevabilité de l'appel de la commune de l'île d'Huat, faute de production de la délibération autorisant son maire à interjeter appel, et que, s'agissant d'un moyen nouveau, sa présentation tardive portait atteinte au principe du contradictoire et des droits de la défense. Ils demandent le débouté de la SpA RINA en son moyen et produisent la délibération en cause.

M<sup>e</sup> Christian LORILLIERE, avocat de la CONFÉDÉRATION PAYSANNE 44, a déposé des conclusions (23 pages) par lesquelles il demande la confirmation du jugement déferé et la condamnation solidaire, ou à défaut in solidum de MM. SAVARESE et FOLLARA, de la SpA RINA à payer à la confédération paysanne 44 la somme de 10.000 € au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale devant la cour.

Il expose que :

- l'ensemble du littoral de Loire-Atlantique, département de production du sel de Guérande, dont les paludiers ont confié la protection de leurs intérêts à la Confédération paysanne 44, syndicat agricole, a été souillé par la marée noire,
- la mosaïque de bassins séparés dans laquelle l'eau de mer abandonne son sel, est protégée par un système de digues qui requiert une maintenance constante pour éviter sa submersion, fait l'objet de divers classements tels que, pour les traicts (bras de mer s'enfonçant des terres) du Croisic, une zone de protection spéciale, ou les zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique,
- les marais salants de la presqu'île de Guérande ont reçu le label Paysage en 1992, sont reconnus comme zone humide d'importance majeure depuis 1994 et sont inscrits comme zone humide d'importance internationale depuis 1995,
- face à l'arrivée des hydrocarbures, la Confédération paysanne 44 a organisé des équipes de nettoyage, du 26 décembre au 29 février 2000, a réalisé des barrages pour empêcher l'arrivée d'eau souillée dans les marais, puis tenté de la filtrer et mis en place des barrages à clapets et a participé à l'évaluation des conséquences de la pollution sur les marais et ses abords,
- le délit de pollution étant un délit involontaire, l'application de l'article 121-3 du Code pénal conduit à exiger, pour prononcer une condamnation contre des personnes physiques, une faute caractérisée, la faute simple suffisant pour les personnes morales,
- la faute caractérisée se définit comme celle qui expose autrui à un danger en toute connaissance de cause,
- M. SAVARESE a commis plusieurs fautes caractérisées, mises en évidence par les premiers juges, telles que diminuer les travaux de remise en état du navire pour en minorer le coût, ce qui a été l'une des causes du naufrage, ou encore fréter le navire sachant qu'il était insuffisamment réparé,
- ces fautes engagent sa responsabilité pénale, dès lors qu'il disposait d'un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire,
- M. FOLLARA a eu un rôle déterminant dans la surveillance de la conformité du navire aux règles imposées par les conventions internationales et l'obtention des documents nécessaires à la navigation, indûment obtenus par son intermédiaire et, de façon délibérée et concertée avec M. SAVARESE, a diminué les travaux de remise en état, ce qui est une des causes du naufrage,
- ces fautes justifient sa déclaration de culpabilité, eu égard au pouvoir de fait de contrôle sur la gestion du navire qui était le sien, comme le démontre le rôle qu'il a eu dans la préparation, le déroulement et le règlement des travaux de remise en état,
- la SpA RINA disposait, elle aussi, d'un pouvoir, en droit ou en fait, de contrôle sur la gestion du navire, puisque chargée de le contrôler et de délivrer les documents de classe, et a commis des fautes, notamment lors du renouvellement du certificat de classe le 24 novembre 1999, fautes qui ont été parfaitement caractérisées par le tribunal et qui justifient sa déclaration de culpabilité,
- les premiers juges ont, à juste titre, considéré que le préposé de la société TOTAL, qui avait accepté l'Erika, navire âgé, entretenu de manière irrégulière, pour l'affrètement de produits polluants, avait commis une faute et cette société ayant un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire caractérisé par l'importance des contrôles effectués sur lui avant la décision d'acceptation,
- dès lors la déclaration de culpabilité doit être confirmée,
- la confédération paysanne 44 est habilitée par l'article L 411-11 du code du travail à exercer les droits reconnus à la partie civile pour les faits qui portent un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession de paludier,
- le préjudice est constitué essentiellement par le temps passé par ses 70 adhérents au nettoyage pendant 66 jours, à l'installation de barrages, à la pose de filtres, à des permanences durant 66 jours et à assister les militaires qui sont venus durant deux mois les remplacer dans le nettoyage,
- à cela, il faut ajouter le nettoyage en 2001 du traict de PEN-BRON, touché par une nappe dérivante, la participation aux commissions, suivis scientifiques et constats, ce qui représente un total de 25.245 heures de travail ou de présence, pour un coût horaire estimé par l'expert du FIFOL et par M. FLAUGNATTI, expert nommé par le tribunal, à 10 € 56,
- enfin, deux membres du personnel salarié de la Confédération paysanne 44 ont été mis à la disposition des paludiers,
- pour ce qui concerne le préjudice moral de la Confédération paysanne 44, il est important car, après d'importants efforts pour relancer l'activité des salines, en fort déclin dans les années 1970, les paludiers ont vu leurs efforts ruinés, sans pouvoir déterminer si l'activité pourrait reprendre et quand, et ont dû subir

non seulement les pressions de FIPOL, soucieux de minimiser les conséquences de la pollution, mais aussi celles de tous les professionnels qui avaient intérêt à faire oublier la gravité de la pollution pour que leurs activités de pêche ou touristiques, reprennent.

M<sup>o</sup> Alain **LECLERC**, conseil de la communauté d'agglomération **QUIMPER Communauté**, des communes de **QUIMPER, PENMARC'H, du GUILVINEC**, du syndicat de la **CONFÉDÉRATION MARITIME**, de l'agence maritime **Alain MALARDÉ**, de MM **Alain MALARDÉ, François LELONG, Xavier LAMBION, Stéphane LE FLOCH**, de M<sup>mes</sup> **Marie-France TREPOT, Géraldine LE PORT, Michelle RICHARD** et **Rozenn LE DORIDOUR**, a déposé des conclusions (19 pages) par lesquelles il demande à la cour :

- **PRENDRE ACTE** des désistements d'instance de la commune de Penmarc'h, la commune du Guilvinec, la communauté d'agglomération Quimper-communauté ;
  - **DIRE ET JUGER** irrecevable la demande de la société RINA tendant à leur faire bénéficier de l'immunité de juridiction reconnue à l'Etat de Malte ;
  - **DEBOUTER** le RINA de leur demande de bénéficier d'une immunité de juridiction ;
- faire application de la loi pénale ;
- **DIRE ET JUGER** recevable la constitution de partie civile de la commune de **QUIMPER** ;
  - **INFIRMER PARTIELLEMENT LE JUGEMENT DU 16 JANVIER 2008**, sur les intérêts civils ;
  - **CONDAMNER** conjointement et in solidum Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA SpA, TOTAL SA à payer avec intérêts de droit à compter du 15 décembre 1999, date de l'ouverture de l'instruction, les sommes de :
- 200 000 euros à la commune de **QUIMPER** au titre de son préjudice moral (atteinte portée à sa réputation et à son image de marque) ;
  - 2 129 000 euros à la **CONFÉDÉRATION MARITIME** au titre de son préjudice matériel et moral ;
  - 431 035 Euros à M<sup>o</sup> Vincent **DOLLEY** es qualité de mandataire judiciaire de l'agence maritime **ALAIN MALARDE** au titre de son préjudice matériel et financier, et 50 000 euros au titre du préjudice moral ;
  - 50 000 euros à M. **ALAIN MALARDE** au titre de son préjudice moral,
  - 7 700 euros à M. **François LELONG** au titre de son préjudice matériel,
  - 15 000 euros à M. **François LELONG** au titre de son préjudice moral,
  - 7 700 euros à M. **Xavier LAMBION** au titre de son préjudice matériel,
  - 15 000 euros à M. **Xavier LAMBION** au titre de son préjudice moral,
  - 7 700 euros à M<sup>me</sup> **Marie France TREPOT** au titre de son préjudice matériel,
  - 15 000 euros à M<sup>me</sup> **Marie France TREPOT** au titre de son préjudice moral,
  - 7 700 euros à M. **Stéphane LE FLOCH** au titre de son préjudice matériel,
  - 15 000 euros à M. **Stéphane LE FLOCH** au titre de son préjudice moral,
  - 7 700 euros à M<sup>me</sup> **Géraldine LE PORT** au titre de son préjudice matériel,
  - 15 000 euros à M<sup>me</sup> **Géraldine LE PORT** au titre de son préjudice moral,
  - 7 700 euros à M<sup>me</sup> **Michelle RICHARD** au titre de son préjudice matériel,
  - 15 000 euros à M<sup>me</sup> **Michelle RICHARD** au titre de son préjudice moral,
  - 7 700 euros à M<sup>me</sup> **Rozenn LE DORIDOUR** au titre de son préjudice matériel,
  - 15 000 euros à M<sup>me</sup> **Rozenn LE DORIDOUR** au titre de son préjudice moral ;
- **CONDAMNER** conjointement et in solidum Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA SpA, TOTAL SA à payer avec intérêts de droit à compter du 15 décembre 1999, date de l'ouverture de l'instruction, les sommes de :
- 30 000 euros à la commune de **QUIMPER** au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
  - 30 000 euros au syndicat de la **CONFÉDÉRATION MARITIME** au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
  - 10 000 euros à M<sup>o</sup> Vincent **DOLLEY**, mandataire liquidateur de l'entreprise **MALARDE** au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
  - 30 000 euros à M. **Alain MALARDE, M. François LELONG, M. Xavier LAMBION, M<sup>me</sup> Marie France TREPOT, M. Stéphane LE FLOCH, M<sup>me</sup> Géraldine LE PORT, M<sup>me</sup> Michelle RICHARD, M<sup>me</sup> Rozenn LE DORIDOUR** au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

#### A TITRE SUBSIDIAIRE :

Sur le fondement de l'art 470-1 du Code de procédure pénale,

- **CONDAMNER** conjointement et in solidum Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA à payer avec intérêts de droit à compter du 15 décembre 1999, date de l'ouverture de l'instruction, les sommes de :

- 200 000 euros à la commune de **QUIMPER** au titre de son préjudice moral (atteinte portée à sa réputation et à son image de marque) ;
- 2.129.000 euros à la **CONFÉDÉRATION MARITIME** au titre de son préjudice matériel ;
- 431.035 euros à M<sup>o</sup> Vincent **DOLLEY** es qualité de mandataire judiciaire de l'agence maritime **ALAIN MALARDE** au titre de son préjudice matériel et financier, et 50 000 euros au titre du préjudice moral ;
- 50 000 euros à M. **ALAIN MALARDE** au titre de son préjudice moral,
- 7 700 euros à M. **François LELONG** au titre de son préjudice matériel,
- 15 000 euros à M. **François LELONG** au titre de son préjudice moral,
- 7 700 euros à M. **Xavier LAMBION** au titre de son préjudice matériel,
- 15 000 euros à M. **Xavier LAMBION** au titre de son préjudice moral,
- 15 000 euros à M<sup>me</sup> **Marie France TREPOT** au titre de son préjudice matériel,
- 7 700 euros à M. **Stéphane LE FLOCH** au titre de son préjudice matériel,
- 15 000 euros à M. **Stéphane LE FLOCH** au titre de son préjudice moral,
- 7 700 euros à M<sup>me</sup> **Géraldine LE PORT** au titre de son préjudice matériel,
- 15 000 euros à M<sup>me</sup> **Géraldine LE PORT** au titre de son préjudice moral,
- 7 700 euros à M<sup>me</sup> **Michelle RICHARD** au titre de son préjudice matériel,
- 15 000 euros à M<sup>me</sup> **Michelle RICHARD** au titre de son préjudice moral,
- 7 700 euros à M<sup>me</sup> **Rozenn LE DORIDOUR** au titre de son préjudice matériel,
- 15 000 euros à M<sup>me</sup> **Rozenn LE DORIDOUR** au titre de son préjudice moral ;

**CONDAMNER** conjointement et in solidum Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA à payer avec intérêts de droit à compter du 15 décembre 1999, date de l'ouverture de l'instruction, les sommes de :

- 30 000 euros à la Commune de **QUIMPER** au titre de l'article 700 du NCPC ;
- 30 000 euros à la **CONFÉDÉRATION MARITIME** au titre de l'article 700 du NCPC ;
- 10 000 euros à M<sup>o</sup> Vincent **DOLLEY**, mandataire liquidateur de l'entreprise **MALARDE** au titre de l'article 700 du NCPC ;
- 30 000 euros à M. **Alain MALARDE, M. François LELONG, M. Xavier LAMBION, M<sup>me</sup> Marie France TREPOT, M. Stéphane LE FLOCH, M<sup>me</sup> Géraldine LE PORT, M<sup>me</sup> Michelle RICHARD, M<sup>me</sup> Rozenn LE DORIDOUR** au titre de l'article 700 du NCPC ;

A ces fins, M<sup>o</sup> Alain **LECLERC** fait valoir que :

- le maire de Quimper y ayant été autorisé par délibération du conseil municipal s'est constitué partie civile contre les prévenus qui ont commis des fautes à l'origine de la pollution qui a affecté les côtes du Finistère sud et la commune de Quimper, qui est donc recevable à agir,

- très sérieusement atteinte dans son image par cette pollution, alors que sa principale ressource vient du tourisme et qu'elle faisait tous ses efforts pour l'améliorer, elle a subi un préjudice moral important qu'elle évalue à 200.000 €,
- la CONFÉDÉRATION MARITIME est un syndicat professionnel, créé le 14 mars 2000, qui a pour objet d'assurer la défense des intérêts des marins et tous gens de mer adhérents et d'unifier et de coordonner les actions d'initiatives, d'aides et de défense du monde de la mer et du littoral, ce qui lui donne qualité pour se porter partie civile,
- la pollution causée par les hydrocarbures de l'Erika ayant détruit plusieurs mois de ressources maritimes et paralysé pendant des mois l'activité de plusieurs milliers de personnes vivant de la mer dont la Confédération maritime défend les intérêts, cette dernière a subi un préjudice matériel et moral découlant directement de l'infraction poursuivie,
- eu égard à la fermeture pendant 83 jours de la pêche à la palourde consécutive à la pollution, de l'indemnisation sérieusement minorée du FIPOL, de la quantité habituellement pêchée de palourdes par chacun des 270 pêcheurs à pied que la Confédération maritime représente et de la valeur de cette pêche, c'est un manque à gagner de 2.079.000 € qui doit être indemnisé au titre de son préjudice matériel,
- en outre, elle a subi un préjudice moral de 50.000 €,
- l'Agence Maritime Alain MALARDÉ a déclaré un bénéfice de 60.398 francs en 1998 et de 98.702 francs en 1999 mais aucun revenu en 2000, à raison de la pollution, si bien que sa liquidation judiciaire a été prononcée et M<sup>l</sup> DOLLEY désigné comme mandataire-liquidateur,
- selon ce dernier, le préjudice de l'Agence se monte, du fait de la paralysie de son activité, conséquence de la pollution, à 431.035 €, dont il demande à la cour qu'elle condamne les défendeurs au paiement ainsi qu'à une somme de 10.000 € au titre de l'article 475-1 du C.P.P.,
- MM LELONG, LEFLOCH, LAMBION, M<sup>mes</sup> TREPORT, LE PORT, RICHARD et LE DOURIDOUR, qui sont des pêcheurs à pied, ont été privés durant trois mois, après le naufrage de l'Erika et l'interdiction de la pêche aux palourdes qui a suivie, de leur gagne-pain,
- Le FIPOL a proposé de les indemniser sur la base de 28 jours de travail, soit le tiers du préjudice, mais rien n'a suivi,
- M LELONG, M LAMBION, M LEFLOCH, M<sup>mes</sup> TREPORT, LE PORT, RICHARD et LE DOURIDOUR, si l'on se réfère au calcul du comité des pêches maritimes et de la direction des affaires maritimes du Morbihan auraient dû percevoir 7.700 € chacun pour la perte de revenus subie, somme qu'ils demandent à la cour, outre celle de 15.000 € chacun pour préjudice moral, ainsi que 30.000 € chacun pour les frais engagés pour la procédure,
- subsidiairement et pour le cas de relaxe, M<sup>re</sup> Alain LECLERC demande à la cour de faire application des articles 470-1 du Code de procédure pénale et 700 du code de procédure civile,

**M<sup>e</sup> KELIDJIAN**, avocat de la **LIGUE DE PROTECTION DES OISEAUX**, a déposé auprès de la cour des conclusions (42 pages) par lesquelles il demande à celle-ci de :

- CONFIRMER les dispositions pénales et civiles du jugement dont appel, y ajoutant, à titre principal,
- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE, devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD, à payer à la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) les sommes de :
  - 700.000,00 euros (sept cent mille euros) au titre du préjudice moral ;
  - 11.846.930 euros (onze millions huit cent quarante six mille neuf cent trente euros) au titre de la réparation du préjudice écologique ;
- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD à payer à la Ligue Pour la Protection des Oiseaux (LPO) la somme de 150.000,00 euros (cent cinquante mille euros) au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- A titre subsidiaire, sur le fondement des dispositions de l'article 470-1 du Code de procédure pénale,
- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE, devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd, à payer à la Ligue Pour la Protection des Oiseaux (LPO) les sommes de :
  - 700.000,00 euros (sept cent mille euros) au titre du préjudice moral ;
  - 11.846.930 euros (onze millions huit cent quarante six mille neuf cent trente euros) au titre de la réparation du préjudice écologique ;
- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD à payer à La Ligue Pour la Protection des Oiseaux (LPO) la somme de 150.000 euros (cent cinquante mille euros) au titre des dispositions de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ;

A cette fin, M<sup>e</sup> KELIDJIAN fait valoir que :

- dès les premières heures du naufrage, la Ligue de Protection des Oiseaux, ci-après dénommée LPO, a mis en place une coordination nationale de sauvetage des oiseaux marins, afin de les recueillir et de les diriger vers le centre de soins de Fleumeur-Bodou, mais sur les 63.606 oiseaux recueillis, seuls 2.152 ont pu être relâchés,
- parmi les espèces d'oiseaux ont été décimés du littoral français, en totalité, les eiders à duvet, à 82 % le guillemot de Troil, et respectivement à 5, 4, 3 et 1 % la macreuse noire, le pingouin Torda, le fou de Bassan, le macareux moine et la mouette tridactyle,
- la LPO, par délibérations de son conseil d'administration du 12 février 2000 et du 28 janvier 2008, a donné pouvoir à son président pour se porter partie civile dans le cadre de la procédure et à interjeter appel des dispositions du jugement concernant MM POLLARA et SAVARESE, les sociétés RINA, TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICE Ltd et TTC,
- les personnes morales sont responsables pénalement de toute faute non intentionnelle de leurs organes ou de leurs représentants, alors même qu'en l'absence de faute délibérée ou caractérisée au sens de l'article 121-3 al 4 du Code de procédure pénale, la responsabilité pénale des personnes physiques ne pourrait être recherchée,
- M SAVARESE a organisé la gestion du navire de sorte qu'elle dilue sa responsabilité et délégué la gestion nautique et commerciale, sans contrôler l'action des délégataires ni leur donner les moyens financiers d'exercer leur gestion, il a exploité le navire à outrance, alors qu'il n'était pas navigable, pour rembourser ses emprunts, de même, pour des raisons commerciales, il a fait modifier la configuration du navire, provoquant ainsi des contraintes structurelles supplémentaires sur un navire âgé et corrodé,
- il a fait réparer son navire dans le cadre d'une inspection mal préparée et mal suivie, l'a frété à la société SELMONT, coquille vide ne répondant pas aux exigences de sa mission, dans un but exclusivement financier, l'a laissé appareiller, connaissant l'état alarmant des ballasts qu'il s'est abstenu de faire réparer, dans des conditions météorologiques très mauvaises et avec un commandant inexpérimenté en zone atlantique,
- il n'a pris aucune mesure dans les heures qui ont précédé le naufrage, alors qu'il connaissait la situation et ne s'est pas assuré de l'information des autorités côtières,
- M POLLARA, gestionnaire de l'Erika, responsable à ce titre du respect des règles internationales de sécurité, et responsable des relations avec la SpA RINA, n'a pas pris en compte les déficiences du navire, a fait modifier sa configuration à plusieurs reprises, occasionnant ainsi des contraintes structurelles supplémentaires, l'a fait réparer dans des conditions non réglementaires dans le cadre d'une inspection quinquennale mal suivie et mal préparée, n'a pas apporté les corrections qui lui étaient demandées par l'Etat de Malte dans le cadre de l'ISM, connaissant l'état de l'Erika, il a organisé son affrètement à temps, n'a pas fait procéder aux réparations préconisées à Augusta, a accepté une minoration délibérée des réparations de Bijela, a obtenu une certification qui masquait l'état réel du navire, informé très tôt de la pollution et des dommages sur la structure, il n'a pas rendu compte aux autorités françaises des fuites de fuel à la mer, n'a pris aucune mesure pour en combattre les effets et est ainsi directement à l'origine de la pollution,
- la SpA RINA, chargée de contrôler et d'inspecter, en tant que société de certification, le navire et la compagnie exploitante, a confirmé à Augusta les certificats qu'elle avait délivrés, sans s'assurer que l'état de la coque, les matériaux et la structure du navire le justifiait au regard de la convention SOLAS, elle a supervisé de façon incomplète les travaux de Bijela, dans le cadre d'une inspection mal préparée et mal suivie, a fait réaliser des travaux dans le cadre d'un financement douteux et dans des conditions ne répondant pas à ses normes, a continué à faire bénéficier la société PANSHIP et l'Erika de la certification ISM indûment délivrée, malgré de nombreux manquements de PANSHIP, a accepté que l'armateur ne respecte pas ses obligations financières à son égard, ce qui révélait qu'il n'était pas en mesure de faire face aux dépenses d'entretien du navire,
- elle a mis en place un système permettant à un simple inspecteur de délivrer des certificats provisoires sans contrôle ni analyse ni même sans l'en avertir, entachant ainsi la crédibilité des certificats émis, et a continué à certifier l'Erika malgré les constatations de M. ALGA qui étaient de nature à remettre en cause

la classe du navire, ce qui a permis à l'Erika de reprendre la mer, notamment au départ de Dunkerque, voyage fatal à l'Erika et qui a entraîné la pollution des côtes françaises,

- la société TOTAL a contrevenu à ses règles Vetting en affrétant l'Erika, en limite d'âge, alors que sa période d'acceptation était caduque et en omettant de s'assurer des compétences et de la qualité de PANSHIP, dont les manquements répétés n'aurait pas dû lui permettre de prétendre être une compagnie exploitante ; de plus, sachant que la société SELMONT était une coquille vide qui ne répondait pas à sa mission en terme de sécurité et n'avait fait procéder à aucune inspection du bâtiment, elle a conclu un contrat d'affrètement au voyage d'une cargaison dont elle connaissait les risques ; en outre elle a autorisé le navire à appareiller, en dépit des très mauvaises conditions météorologiques et sans avoir subi une nouvelle inspection Vetting et avec des soutes insuffisantes,
- la société TOTAL s'est immiscée dans la gestion nautique du navire par les instructions au voyage et s'est abstenue de s'enquérir du respect par le navire des règles de conduite découlant des conventions internationales, alors qu'elle s'est octroyée un contact direct avec le commandant et a eu connaissance dès le 11 décembre des avaries du navire,
- elle s'est abstenue de faire part aux autorités de ses constatations quant aux avaries du navire qui laissent craindre une pollution, alors qu'elle avait auparavant participé à des exercices anti-pollution, et n'a pris aucune mesure pour en combattre les effets,
- la société TTC, affréteur au voyage de l'Erika, qui exerçait en fait dans ce cadre un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire, a affrété l'Erika alors que sa date d'acceptabilité était expirée, ne s'est pas assurée des compétences et de la qualité de la compagnie exploitante du navire, violant ainsi ses propres règles Vetting, ne s'est pas préoccupée de savoir si les autorités maritimes avaient été prévenues, alors qu'elle n'ignorait pas la nécessité d'une concertation et s'était octroyée un contact direct avec M. MATHUR,
- la société Gas & Power Services Ltd, mandataire de TTC et chargée de rechercher un navire et de conclure un contrat d'affrètement puis de faire suivre le navire, exerçait à ce titre un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire,
- la LPO, association agréée de protection de l'environnement, reconnue d'utilité publique, a pour objet la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent, vocation à exercer les droits reconnus à la partie civile en ce que les faits commis ont porté un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif qu'elle défend, et intérêt à agir (page 19 des conclusions),
- la pollution émanant de l'Erika a été particulièrement meurtrière pour les oiseaux et constitue un triste record, alors que la LPO déploie une grande activité liée à son objet, notamment dans des actions préventives d'information, de formation et d'éducation destinées à faire prévaloir l'éco-citoyenneté, notamment par une action de sensibilisation du public aux oiseaux marins et à leur éco-système,
- il en est résulté pour la LPO un préjudice moral qui a été évalué à 100.000 € par le tribunal (page 22) montant dont elle demande la confirmation (page 23) qui a été justement évalué par le tribunal,
- le sauvetage des oiseaux a causé à la LPO des frais importants, dont elle justifie, et a reçu du plan POLMAR remboursement d'une partie d'entre eux,
- elle a donc présenté au FIPOL un dossier de demande d'indemnisation pour le solde, mais ce dernier n'y a pas fait droit de sorte qu'elle a dû engager une instance civile, pour ne pas se voir opposer le délai de forclusion de la convention CLC, et cette instance est encore pendante, ayant fait l'objet d'une décision de sursis à statuer dans l'attente du présent arrêt,
- pour le préjudice matériel non indemnisé à ce jour, elle demande donc la condamnation conjointe et solidaire des prévenus à hauteur de 240.790,88 € (page 24) soit à raison du délit de pollution commis, soit sur le fondement de l'article 470-1 du Code de procédure pénale, la faute commise par les prévenus étant inexcusable, de telle façon que la limitation de responsabilité découlant de la convention CLC n'est pas applicable,
- La LPO entend faire connaître à la cour qu'elle a conclu avec la société TOTAL un protocole d'accord par lequel cette société lui a versé 2 millions de francs pour le sauvetage des oiseaux et 2 millions de francs d'acompte sur les indemnités que la LPO pourrait recouvrer sur le propriétaire du navire, le capitaine, leur assureur, le FIPOL, acompte qui devait être restitué en priorité sur les indemnités qu'elle recevrait des responsables du naufrage, sauf si l'indemnité allouée n'atteignait pas son montant, et qui s'est transformé en don pur et simple, sans affectation particulière,
- l'ensemble des dépenses de la LPO pour son intervention à la suite de la pollution s'est élevé à 660.465,85 €, dont il faut déduire 2.744.687,03 FF de remboursement du plan POLMAR, ce qui laisse un préjudice résiduel de 242.040,94 € auquel il faut ajouter les frais exposés pour la communication spécifique à la marée noire, soit 61.126,19 €,
- le dommage fait au vivant non-commercial que représentent les oiseaux dont la LPO assure la protection, cause à celle-ci un préjudice écologique direct, conséquence de la perte des oiseaux,
- son appréhension peut être envisagée selon trois approches, soit en appliquant aux oiseaux retrouvés morts ou vivants sur les plages une valeur tirée d'une décision du conseil d'administration de l'Office national de la chasse en fonction de leur espèce, ce qui aboutit à une évaluation de 11.846.930 €, soit en appliquant aux oiseaux trouvés vivants une valeur en fonction du niveau de vulnérabilité de leur espèce, en France et en Europe et eu égard à la proportion de leur effectif européen en France (catégories dites OMAP), les oiseaux morts, n'ayant pas été identifiés, se voyant appliquer la valeur unitaire la plus basse de l'Office national de la chasse, ce qui conduit à une évaluation de 10.499.470 €, soit, enfin, comme l'évoque le rapport de M. CHEVASSUS AU LOUIS, la méthode dite "contingente", consistant à évaluer le "consentement à payer pour réparer la perte des oiseaux mazoutés", évaluation qui peut être faite en prenant en compte les 1.700.000 signataires de la pétition que la LPO a fait circuler en 1998 en faveur des oiseaux migrateurs et le montant moyen des dons des français en faveur des animaux et de l'environnement en 2008 (8,48 €), soit la somme de 14.416.000 €, somme à laquelle il est possible d'appliquer un coefficient modérateur, pour tenir compte de divers facteurs,
- si la cour estimait ne pas devoir condamner pénalement certains ou tous les prévenus, il y aurait lieu d'appliquer l'article 470-1 du Code de procédure pénale et, pour les frais irrépétibles, l'article 700 du Code de procédure civile,
- la LPO indique dans ses conclusions l'affectation qu'elle entend donner des sommes qui lui seront allouées et, rappelant l'importance et la durée de la procédure, demande que la cour confirme la condamnation prononcée sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale par le tribunal et y ajoute celle de 150.000 €, sommes que MM. SAVARESE POLLARA, les sociétés RINA, TOTAL SA, TTC et TPS seront solidairement tenus de régler.

**M<sup>e</sup> TRELLE**, avocat de la commune du **CROISIC** a déposé des conclusions (45 pages) par lesquelles il demande à la Cour de :

Sur l'action publique :

- **CONFIRMER** le jugement entrepris en ce qu'il a déclaré Monsieur Antonio POLLARA, Monsieur Giuseppe SAVARESE, la société RINA et la société TOTAL SA coupables des délits qui leur sont reprochés,

Sur les réquisitions de Madame l'Avocat Général, faire application de la loi pénale,

Sur l'action civile :

- **CONFIRMER** le jugement entrepris en ce qu'il a déclaré recevable et bien fondée la constitution de partie civile de la commune du **CROISIC**,
- **CONDAMNER**, solidairement ou à défaut in solidum, Monsieur Antonio POLLARA, Monsieur Giuseppe SAVARESE, la société RINA et la société TOTAL SA à payer à la commune du **CROISIC** :
  - la somme de 390.691,86 € en réparation de son préjudice matériel,
  - la somme de 1.000.000 € en réparation de l'atteinte portée à son image de marque et à sa réputation,
  - la somme de 20.000 € sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de procédure pénale

A titre subsidiaire, sur le fondement de l'article 470-1 du Code de procédure pénale, en application des dispositions des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil :

- **CONDAMNER**, solidairement ou à défaut in solidum, Monsieur Antonio POLLARA, Monsieur Giuseppe SAVARESE, la société RINA et la société TOTAL SA à payer à la commune du **CROISIC** :
  - la somme de 390.691,86 € en réparation de son préjudice matériel,
  - la somme de 1.000.000 € en réparation de l'atteinte portée à son image de marque et à sa réputation,
  - en application des dispositions de l'article 700 du Code de procédure civile, condamner conjointement et in solidum Monsieur Antonio POLLARA, Monsieur Giuseppe SAVARESE, la société RINA et la société TOTAL SA à payer à la commune du **CROISIC** la somme de 20.000 €.

A cette fin, **M<sup>e</sup> TRELLE** fait valoir que :

- à l'égard des personnes physiques poursuivies, l'article 121-3 du Code pénal exige que soit rapportée la preuve d'une faute caractérisée, consistant,

notamment, à exposer autrui à un danger en toute connaissance de cause, que ce soit par un acte positif ou par une abstention grave,

- comme l'a considéré le ministère public, M. POLLARA, opérateur de l'Erika, chargé d'assumer un rôle essentiel dans la préparation, le déroulement et le règlement des travaux sur le navire, disposant d'un pouvoir de fait de contrôle sur la gestion du navire, a systématiquement sous-dimensionné son entretien bien que connaissant sa corrosion avancée, a entrepris, malgré cela, d'obtenir et de conserver une certification, a recherché, obtenu et conservé de mauvaise foi la certification de sa propre société, alors qu'il n'ignorait rien de ses défaillances qui l'en rendaient indigne, il n'a pas alerté les autorités de l'État côtier, alors qu'il n'avait pas reçu l'assurance que le commandant de l'Erika l'avait fait, alors qu'il avait un rôle déterminant dans la surveillance des règles imposées au navire par les conventions internationales,
- de même, M. SAVARESE a systématiquement sous-dimensionné le financement de l'entretien de l'Erika, a recherché, obtenu à titre onéreux et conservé de mauvaise foi la certification de ce navire, commettant ainsi une imprudence caractérisée et une violation de son obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la convention SOLAS,
- en n'alertant pas les autorités côtières, alors que, prévenu très vite des difficultés rencontrées par l'Erika, il ne s'était pas assuré que ses sources d'information s'étaient acquittées de cette tâche, M. SAVARESE a violé l'obligation particulière prévue par les articles 1 à 5 du protocole 1 et l'article 8 de la convention MARPOL,
- enfin, M. SAVARESE a cherché à réduire le coût des réparations qu'imposait l'état du navire, qui n'a fait pourtant l'objet d'aucune mesure correctrice sérieuse, a obtenu indûment les certificats de navigation et a frété un navire qu'il savait insuffisamment réparé,
- ces fautes ayant provoqué le naufrage, commises par quelqu'un qui disposait d'un pouvoir certain de contrôle sur la gestion du navire, engage sa responsabilité pénale,
- la société RINA a permis la certification définitive de l'Erika par une légèreté délibérée des diligences de son contrôle et, en dépit des alertes ultérieures sur l'état des ballasts et la gestion de la sécurité, maintenu cette certification et celle de la société PANSHIP, violant ainsi de manière caractérisée les obligations de sécurité et de prudence de la convention SOLAS,
- elle a supervisé de façon incomplète les travaux de Bijela, dans le cadre d'une inspection spéciale mal préparée et mal suivie et a fait réaliser ces travaux dans des conditions ne permettant pas de corriger ses graves déficiences et sur des bases incompatibles avec les exigences d'une société de classification,
- c'est ainsi à juste titre que le tribunal a considéré que l'inspecteur du RINA avait commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de classe dans la précipitation, sous la pression de contraintes commerciales, alors qu'il avait constaté des signes préoccupants de corrosion des structures d'un navire transportant des produits polluants, ce qui aurait dû donner lieu sans délai à des relevés d'épaisseur révélant l'urgence de travaux sans lesquels l'Erika n'aurait pu être affrété deux jours plus tard,
- M. ALGA qui a renouvelé, seul, le certificat de classe au nom du RINA, ce qui en fait l'un de ses représentants au sens de l'article 121-2 du code pénal, a ainsi, par cette faute, engagé la responsabilité pénale de cette société, qui disposait incontestablement d'un pouvoir de droit ou de fait de contrôle sur la gestion du navire, puisque chargé de la délivrance des documents de classification,
- constituant également des négligences et imprudences entrant dans les prévisions de l'article 121-3 alinéa 3 du Code pénal, le fait pour TOTAL d'avoir affrété l'Erika sur la base d'une approbation Vetting dont la date d'expiration n'avait pas été contrôlée, d'avoir pris en compte une inspection sans examen des ballasts, pourtant nécessaire eu égard à la nature des produits transportés et des risques associés, et d'avoir omis d'alerter l'une des autorités de l'État côtier, alors qu'il avait connaissance des difficultés rencontrées par un navire chargé d'hydrocarbures et contraint de se détourner vers un port de refuge,
- en sont également le fait d'accepter un navire âgé, entretenu de manière irrégulière, pour transporter des produits particulièrement polluants, le fait, pour l'un des préposés de TOTAL de s'abstenir de vérifier les conditions de sécurité de façon détaillées, comme cette société s'y était engagée unilatéralement,
- en instaurant un Vetting allégé de contrôles essentiels tels que l'examen des capacités et de l'approbation accordée, TOTAL a mis en place un Vetting dévoyé, ne permettant plus de prévenir les risques inhérents au transport maritime d'une cargaison hautement polluante, alors que le Vetting est une norme minimale de comportement prudent définie par les professionnels eux-mêmes, cette politique de TOTAL ayant pour inévitable conséquence un accroissement significatif des risques,
- ces fautes ont été commises alors que TOTAL disposait d'un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire caractérisé par l'importance revêtue par les contrôles avant acceptation,
- la pollution engendrée par le naufrage, qui s'est traduite par des arrivées échelonnées dans le temps sur les plages, a eu des conséquences particulièrement préjudiciables du point de vue écologique, en imposant des actions chimiques ou mécaniques de nettoyages successifs nuisibles au milieu naturel, des conséquences psychologiques, par le découragement engendré par sa répétition, et des conséquences économiques et financières, l'image de marque du Croisic ayant souffert de la médiatisation des pollutions,
- la commune du Croisic a dû engager des frais, tels que de restauration des militaires et des bénévoles affectés aux chantiers de dépollution, des frais de carburant pour le transport des bénévoles et du personnel employé et pour le fonctionnement des engins employés pour la dépollution, des frais de vêtements, d'équipements et de fournitures diverses (sacs poubelles par exemple) pour les participants aux chantiers de dépollution, de produits et fournitures d'entretien, des petits achats d'appoint, des frais de pharmacie, d'honoraires médicaux et de reprographie, des frais d'actes, de constats, de contentieux et procédures administratives et judiciaires, de gestes de reconnaissance envers les bénévoles, de location de matériels affectés aux chantiers, d'utilisation intensive de matériels communaux et de matériels de nettoyage très coûteux qu'elle n'a pu revendre ensuite, des frais de remise en état de terrains utilisés, d'entretien de matériels et de bâtiments souillés par les véhicules et engins utilisés, de réparation de voiries endommagées par les engins employés, de rechargement de sable, après enlèvement de celui qui avait été souillé, des frais de consommation d'eau, pour le nettoyage des zones rocheuses et nécessité que les élus locaux se détournent de leurs missions ordinaires pour organiser les chantiers, l'accueil et l'hébergement des bénévoles etc....,
- elle a subi en parallèle la perte de recettes tirées des taxes de séjour et dû reconstituer les pelouses sommitales de la côte sauvage, détruites par le passage des engins de nettoyage et autre véhicules, et son préjudice matériel se monte ainsi au total à 390.691,86 € après déduction des sommes dont elle a été remboursée par le FIPOL ou le plan POLMAR,
- le Croisic jouissait d'une réputation découlant de la beauté naturelle de sa côte, des ses baies, de son port et du charme de ses plages, atouts jusque là préservés et valorisés par l'action de la municipalité, et ce cadre de vie a été gravement altéré pour tous ses habitants à l'année ou saisonniers qui ont été empêchés de pratiquer les activités de pêche, de loisirs nautiques, de sports de plage, de promenade sur la côte et incommodés par l'odeur pestilentielle des hydrocarbures et des oiseaux morts,
- la qualité qui était reconnue aux produits de la mer du Croisic a été perdue, les consommateurs s'en détournant du fait d'une sur-médiatisation des effets spectaculaires du polluant sur sa côte rocheuse, sur-médiatisation dont les effets sur la réputation du Croisic sont encore perceptibles sur internet (page 39 des conclusions),
- pour tous ces préjudices, la ville du Croisic avait obtenu ce qu'elle demandait, soit 126.000 €, toutefois, cette demande ne procédait pas d'une entière et juste appréciation de l'importance et de la profondeur du préjudice d'image, qui justifie une indemnité d'au moins un million d'euros, nonobstant la prohibition en cause d'appel des demandes nouvelles, celle-ci n'interdisant pas l'élévation du montant de sa demande pour un chef de dommage déjà soumis au débat en première instance,
- cette élévation se justifie au surplus eu égard au fait nouveau que constitue la réapparition toute récente de substances polluantes de l'Erika sur les rivages de la presqu'île Guérandaise, à Pornichet (page 41 des conclusions),
- à titre subsidiaire, le conseil de la commune du Croisic demande l'application de l'article 470-1 du Code de procédure pénale en cas de relaxe de l'un au moins des prévenus pour les préjudices matériels et d'image subis par elle et l'application subsidiaire à celle de l'article 475-1 du Code de procédure pénale de l'article 700 du Code de procédure civile en ce cas.

**M<sup>e</sup> BRAND**, avocat du **Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton**, dit "**VIGIPOL**", a déposé des conclusions (6 pages) tendant à ce que la cour :

- REÇOIVE le VIGIPOL en son appel,
- DÉCLARE les prévenus coupables du délit de pollution des eaux territoriales françaises par hydrocarbures,
- CONDAMNE solidairement les personnes déclarées coupables de l'infraction à lui payer :
  - un million d'euros pour atteinte à son objet social et à l'image des collectivités qu'il représente,
  - 50.000 € de frais irrépétibles exposés en première instance,
  - 20.000 € en appel,

très subsidiairement, condamne solidairement, sur le fondement des articles 470-1 du Code de procédure pénale et 1382 du Code civil, les prévenus au paiement des sommes sus-visées.

A cette fin, il expose que :

- c'est par erreur que le tribunal a considéré que le FIPOL n'avait pas d'existence juridique à la date des faits, alors qu'il a été constitué par arrêté préfectoral du 25 juin 1980, à la suite du naufrage de l'Amoco Cadiz, pour assurer la réparation des dommages résultant de ce naufrage,
- il n'a jamais été dissous et, par délibération du 22 janvier 2000, l'article 3 de son statut a été modifié, son objet social étant étendu à la mise en œuvre de tous moyens légaux, y compris les actions judiciaires, afin de déterminer les responsabilités des pollutions et autres atteintes et d'obtenir l'indemnisation et la réparation des dommages subis,
- de plus le périmètre du syndicat a été étendu au département du Finistère et à quatorze autres communes,
- la procédure de modification a été achevée le 9 décembre 2000 et approuvée par arrêté conjoint des préfets concernés le 22 avril 2002,
- si l'élargissement de son objet n'était pas intervenu à la date du naufrage de l'Erika, son effet s'est étalé sur deux ans et, en outre, l'extension des compétences du FIPOL résulte d'un transfert de compétence de la part des collectivités adhérentes, comme le démontre l'article L 5211-17 du Code général des collectivités territoriales, visé expressément dans l'arrêté du 22 avril 2002, qui en fait mention,
- à la date du naufrage, chacune des collectivités adhérentes disposait d'un droit d'action en réparation qu'elle a transféré au syndicat, dont les présidents successifs ont été dûment habilités à agir en justice,
- les personnes morales de droit public sont fondées à se constituer parties civiles devant les juridictions pénales pour obtenir réparation de leur préjudice moral dès lors que l'infraction poursuivie porte atteinte à leur objet social, or le syndicat mixte a statutairement une vocation spécialisée à lutter contre les pollutions marines,
- dès lors, la pollution consécutive au naufrage de l'Erika lui a causé un préjudice moral direct, par atteinte à son objet social et aux intérêts collectifs qu'il a reçu mission de défendre,
- il est également fondé à agir en réparation du préjudice par ricochet subi, du fait de l'atteinte à leur image causée par la pollution, par les collectivités adhérentes sans qu'il y ait lieu de distinguer entre celles qui ont été directement touchées et les autres,

**M<sup>e</sup> Alain-Victor MARCHAND**, avocat de l'**Office Français de la Fondation pour l'Education et l'Environnement en Europe (F.E.E.E)**, a déposé des conclusions (19 pages) au nom de cette partie civile par lesquelles il demande à la Cour de :

Sur l'action publique :

- **CONFIRMER** le jugement entrepris en ce qu'il a déclaré Messieurs SAVARESE, POLLARA, les sociétés TOTAL SA, TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, coupables des délits qui leurs sont reprochés ;

Sur l'action civile :

- **DIRE** l'association F.E.E.E recevable en son appel ;
- **RÉFORMER** le jugement déferé s'agissant de la recevabilité de l'action en réparation de la F.E.E.E et de sa demande en réparation,

Statuant de nouveau,

- **DIRE** et **JUGER** recevable la constitution de partie civile de l'**OFFICE FRANÇAIS DE LA FONDATION POUR L'EDUCATION A L'ENVIRONNEMENT EN EUROPE**,
- **CONDAMNER** conjointement et solidairement :

- Monsieur SAVARESE Giuseppe
- Monsieur POLLARA. Antonio
- RINA (La SPEA)
- TOTAL FINA devenue TOTAL FINA ELF devenue TOTAL SA,
- TOTAL PETROLEUM SERVICES Ltd devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd,
- TOTAL TRANSPORT CORPORATION

à lui payer la somme de 51.221 euros au titre des dépenses supplémentaires pour la campagne «Pavillon bleu 2000», 43.898,70 € pour la perte des frais de participation et recettes de produits dérivés à la suite du naufrage, 50.000 euros pour perturbation d'activité, 650.000 euros pour préjudice moral,

Subsidiairement,

- **CONDAMNER** les mêmes prévenus à lui payer 150.000 € au titre du préjudice écologique souffert,
- **CONDAMNER** les mêmes prévenus, conjointement et solidairement à lui payer 50.000 € au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

A cette fin, il expose que :

- l'Office Français pour l'Education à l'Environnement en Europe, plus connu sous l'appellation "pavillon bleu", a pour vocation de promouvoir et garantir la qualité des eaux de baignade, si bien que toute pollution lèse directement les intérêts qu'elle a statutairement pour mission de sauvegarder,
- l'enquête a révélé que M SAVARESE avait négligé l'entretien du navire par souci d'économie, laissant naviguer une épave, et il a délibérément refusé de prendre une part active dans la gestion de la crise dont il a été avisé, que M POLLARA avait frauduleusement méconnu les règles de sécurité applicables à l'entretien d'un pétrolier en organisant un simulacre de réparations, que la SpA RINA a commis une faute caractérisée en faisant bénéficier un navire-épave de la certification ISM, que la compagnie TOTAL a manifestement négligé l'inspection du navire dont elle n'a pas retenu les déficiences qui le rendaient impropre à sa destination, que le commandant MATHUR a commis une faute inexcusable en n'alertant pas à temps les autorités pour limiter les dommages et que MM DUCCI et CLEMENTE ont délibérément méconnu la réglementation applicable en mettant sur le marché un navire qui n'était pas en état de naviguer,
- le tribunal a rejeté les demandes de la F.E.E.E en constatant l'absence au dossier de l'agrément de cette association, dont il "*n'avait toutefois pas sollicité la remise avant que les débats ne soient clos*",
- il justifie de cet agrément, reçu le 14 septembre 1998, et donc de sa qualité à agir, en application des articles L 141-1 du Code de l'environnement et L 252-1 du Code rural,
- les associations auxquelles la loi confère la faculté d'exercer les droits reconnus à la partie civile peuvent demander réparation non seulement du préjudice matériel et du préjudice moral, directs ou indirects causés aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, mais aussi de celui résultant de l'atteinte portée à l'environnement qui lèse de manière directe ou indirecte ces mêmes intérêts qu'elles ont statutairement pour mission de sauvegarder,
- la société RINA, qui invoque l'immunité de juridiction de l'État de Malte, n'est pas immatriculée dans cet État et son activité ne lui confère aucune prérogative de puissance publique,
- les juridictions pénales sont compétentes pour statuer sur les demandes en réparation, le régime instauré par la convention CLC n'ayant pas vocation à s'appliquer, M SAVARESE n'étant pas le propriétaire du navire, la société RINA n'étant pas membre de l'équipage ou un prestataire assimilé et la société TOTAL n'étant pas l'affrètement du navire,
- si la cour jugeait que les dispositions de la convention CLC s'appliquent, il y aurait lieu de constater alors que les prévenus ont eu conscience du dommage qui a résulté de leur comportement irresponsable et frauduleux, ce qui conduit à appliquer le droit commun de la responsabilité,
- à la suite de la pollution, la F.E.E.E a dû mettre en place une procédure spécifique pour les communes touchées, comportant notamment des visites de tous les sites, ce qui a occasionné une charge supplémentaire de 51.221 €, alors que la non-étiquetage de vingt cinq communes, qui auraient versé dans le cas contraire une somme de 741,69 € chacune, l'a privée de 18.810 € somme à laquelle il convient d'ajouter la perte des produits dérivés, 25.088,70 €, soit 43.898,70 € au total,
- de plus, l'activité de la F.E.E.E, qui a apporté son aide aux collectivités sinistrées, a été totalement perturbée, ce qui justifie une indemnité de 50.000 €,
- en outre, la F.E.E.E, par son travail et sa réputation de protecteur de la mer, qui avait entrepris une action éducative et pédagogique en faveur de la nature et avait obtenu de placer la France en tête des pays par la qualité de ses eaux, a vu ses efforts gravement compromis par la pollution consécutive au naufrage de l'Erika, ce qui lui a causé un préjudice moral qu'elle évalue à 650.000 €,
- enfin, l'eau fait partie du patrimoine commun de la Nation et est d'intérêt vital et le fonctionnement des éco-systèmes reflète l'état de santé des eaux, dont la régulation dépend des zones humides, si bien que l'atteinte qui lui est portée lui cause un préjudice écologique, qui peut être évalué à 150.000 €, en fonction du coût raisonnable permettant de ramener le milieu naturel à son état initial, sans dépense grossièrement disproportionnée,
- la procédure consécutive au naufrage de l'Erika a causé à la F.E.E.E une lourde charge dont elle demande à être indemnisée par l'octroi d'une somme de 50.000 €.



**M. Jacky BONNEMAINS**, président de l'association **ROBIN DES BOIS**, association de protection de l'homme et de l'environnement, a déposé des conclusions (12 pages) au nom de celle-ci par lesquelles il demande à la cour de :

- DIRE recevable la constitution de cette association,
- DIRE irrecevable la demande de la SpA RINA tendant à obtenir le bénéfice de l'immunité de juridiction,
- CONDAMNER conjointement et solidairement MM. SAVARESE et POLLARA, les sociétés RINA SFEA, AMARSHIP et SELMONT, en la personne de MM. DUCCI et CLEMENTE, les sociétés "TOTAL SA./TOTAL FINA ELF/TOTAL" et TOTAL TRANSPORT CORPORATION à lui verser, au titre du préjudice écologique 14 millions d'euros et, pour son préjudice moral, la somme de 200.000 €.

A cette fin, il expose que :

- l'objet social de ROBIN des BOIS est de regrouper toutes les personnes qui, par des actions non-violentes, désirent participer à la protection de l'environnement et de l'homme, à la défense des espèces menacées, à la sauvegarde des milieux naturels et à la gestion rationnelle et équitable des ressources naturelles,
- elle a ainsi été amenée à s'impliquer prioritairement dans la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin, menant de nombreuses actions qui lui ont valu d'être reconnue au niveau international et national,
- dès le naufrage de l'Erika, ROBIN des BOIS a mobilisé ses salariés, des bénévoles et ses correspondants pour gérer les déchets collectés,
- en vertu des dispositions de l'article L. 142-2 du Code de l'environnement, d'une part les associations agréées au titre de l'article L. 141-1 du Code de l'environnement peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile pour les faits portant préjudice aux intérêts collectifs qu'elles ont mission de défendre et qui constituent une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, d'autre part et pour les infractions aux dispositions relatives à l'eau, ce même droit est reconnu aux associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à la date des faits et qui se proposent, par leurs statuts, la sauvegarde des intérêts visés à l'article L. 211-1 du Code de l'environnement, à savoir la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et zones humides, la protection des eaux ou la lutte contre toute pollution,
- le tribunal, pour motiver l'irrecevabilité de la constitution de partie civile de l'association ROBIN des BOIS a considéré que l'association n'était pas agréée, ce qui était exact mais ne l'est plus depuis le 4 décembre 2008, et que son objet statutaire était la protection de l'environnement et non la sauvegarde des intérêts visés par l'article L. 211-1 du Code de l'environnement, considérant ainsi que la protection de l'environnement n'inclut pas la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et zones humides et la protection des eaux ou la lutte contre toutes pollutions, ce qui heurte le bon sens et la teneur de l'article L. 211-1 qui vise notamment "une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau", ce qui est compris dans les ressources naturelles que l'association se propose, dans ses statuts, de gérer rationnellement et équitablement,
- à l'époque des faits la communauté maritime italienne était dans une phase de transgression des réglementations, comme l'ont montré divers scandales révélés depuis et il n'est pas sans intérêt de relever que c'est une inspection de l'État du port, à Porto Torrès en Sardaigne, qui a, le 8 mai 1999, donné à l'Erika un Target Factor lui permettant d'échapper à la priorité de visite requise un an plus tôt par les autorités norvégiennes,
- la RINA était à l'époque une société refuge pour des pétroliers de mauvaise qualité et l'entrée de Malte a conduit nombre de pétroliers à abandonner son pavillon pour celui du Panama et la RINA pour des sociétés de classification non membres de l'IACS,
- l'hiver rigoureux de 1999 et la pression de la demande sur le marché du fuel lourd et donc sur le marché de l'affrètement a conduit TOTAL à charger l'Erika à un rythme double du plan de chargement, ce qui contrevenait aux précautions que nécessitait un navire en attente de diagnostic et de réparations,
- les effets d'une marée noire se déroulent en trois phases, une phase paroxysmique, une phase de décontamination et une phase de restructuration, cette dernière pouvant durer plusieurs décennies, de faibles teneurs en hydrocarbures pouvant avoir des effets sur tous les maillons de la chaîne alimentaire marine,
- à l'occasion du naufrage de l'Amoco Cadiz, la perte de biomasse qui s'en était suivie avait été évaluée à 260.000 tonnes, ce qui au prix de vente à la criée représentait une valeur de 1,5 milliards de francs de l'époque,
- les services rendus à l'humanité par les écosystèmes océaniques, en ce qu'ils interviennent sur la gestion du carbone, la régulation climatique, le recyclage des nutriments, les habitats d'espèces menacées, la production alimentaire et de matières premières, l'agrément, sont considérables, ce qui a amené M. COSTANZA, professeur d'économie environnementale à évaluer un ha d'écosystème côtier à 4.052 \$ par an, un ha d'écosystème estuarien à 22.000 \$ et un ha de domaine marin à 577 \$,
- la superficie impactée par la marée noire est de 9.200 km<sup>2</sup> directement et de 100.000 m<sup>2</sup> indirectement,
- pour l'évaluation du préjudice écologique ainsi causé, il peut aussi être fait référence aux condamnations prononcées au profit des associations de protection de l'environnement lors du jugement des dégazages, qui se montent à environ 3.000 € en moyenne pour chaque tonne d'hydrocarbures rejeté, ce qui, dans le cas de l'Erika, conduit à une indemnité de 60 millions d'euros,
- si aux USA la marée noire de l'Exxon Valdez a donné lieu à des études approfondies sur ses conséquences à long terme sur les diverses populations, celui de l'Erika n'a conduit qu'à des travaux insuffisants, malgré les indices d'un impact sanitaire à moyen terme (page 9) et la rémanence de la pollution, mise en évidence à Pornichet,
- les prévenus doivent être condamnés à financer un suivi écologique supplémentaire de dix ans pour compléter ceux qui ont été faits, dont le coût durant trois ans s'est élevé à 4,8 millions d'euros, soit pour dix ans une somme de 14 millions d'euros,
- la marée noire a porté atteinte aux efforts déployés par ROBIN des BOIS, elle a monopolisé les ressources humaines et financières de l'association et rendu nécessaire la mise en œuvre de moyens accrus, ce qui cause un préjudice que cette association évalue à 200.000 €.

**M<sup>e</sup> Alexandre FARO**, avocat de l'association FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT, d'une part, et des associations "GREENPEACE FRANCE", "WWF FRANCE", "Les AMIS des CHEVINS de RONDE 56", "pour la SAUVEGARDE des ANIMAUX SAUVAGES-ASPAS" et "EALX et RIVIERES de BRETAGNE", a déposé des conclusions (99 et 116 pages) par lesquelles il demande à titre principal :

Pour ce qui concerne l'association **FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT**, de :

- DIRE et juger recevable la constitution de partie civile de l'Association France Nature Environnement ;
- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD à payer la somme de 400 000 Euros à l'Association France Nature Environnement au titre de son préjudice moral ;
- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA S.p.A., TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à publier à leurs frais, dans un délai de trois mois, tout ou partie du jugement ou d'un communiqué judiciaire dans les journaux suivants :

- le Lloyd's Register Fair Play (langue anglaise),
- le Journal de la Marine Marchande,
- Le Marin,
- Quest France,
- Le Télégramme de Brest,

- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer la somme de 20 000 euros à l'association France Nature Environnement au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;
- A titre subsidiaire, et sur le fondement de l'art 470-1 du Code de procédure pénale,
- CONDAMNER conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer à l'Association France Nature Environnement :

- 400 000 euros au titre de son préjudice moral,
- 20 000 euros au titre de l'article 700 du NCP.

Pour ce qui concerne **les autres associations**, à titre principal, de :

DIRE et juger recevable l'appel des associations WWF France, Greenpeace France, Eaux et Rivières de Bretagne, ASPAS, Amis des Chemins de Ronde 56 ;  
- **CONDAMNER** conjointement et solidairement Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer au titre du préjudice moral :

- 400 000 euros à l'association WWF-France,
- 400 000 euros à l'association Greenpeace France,
- 50 000 euros à l'association Eaux et Rivières de Bretagne,
- 10 000 euros à l'association ASPAS,
- 10 000 euros à l'association des Amis des Chemins de Ronde 56 ;

- **CONDAMNER** conjointement et solidairement Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à publier à leurs frais, dans un délai de trois mois, tout ou partie du jugement ou d'un communiqué judiciaire dans les journaux suivants :

- Le Lloyd's Register Fair Play (langue anglaise)
- Le Journal de la Marine Marchande
- Le Marin
- Quest France
- Le Télégramme de Brest ;

- **CONDAMNER** conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale :

- 20 000 euros à l'association WWF-France,
- 20 000 euros à l'association Greenpeace France,
- 20 000 euros à l'association Eaux et Rivières de Bretagne,
- 20 000 euros à l'association ASPAS,
- 20 000 euros à l'association des Amis des Chemins de Ronde 56

A titre subsidiaire et sur le fondement de l'art 470-1 du Code de procédure pénale :

- **CONDAMNER** conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer au titre du préjudice moral :

- 400 000 euros à l'association WWF-France,
- 400 000 euros à l'association Greenpeace France,
- 50 000 euros à l'association Eaux et Rivières de Bretagne
- 10 000 euros à l'association ASPAS,
- 10 000 euros à l'association des Amis des Chemins de Ronde 56 ;

- **CONDAMNER** conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD à payer au titre de l'article 700 du NCP :

- 20 000 euros à l'association WWF-France,
- 20 000 euros à l'association Greenpeace France,
- 20 000 euros à l'association Eaux et Rivières de Bretagne,
- 20 000 euros à l'association ASPAS,
- 20 000 euros à l'association des Amis des Chemins de Ronde 56

A cette fin, M<sup>r</sup> FARO, pour toutes les associations concluantes, expose que :

- en application du nouveau Code pénal, l'infraction est consommée à l'égard de la personne morale, dès lors que les organes ou représentants de celle-ci ont été négligents, imprudents, voire ont commis une faute, notamment par manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement dans la conduite des ses activités,
- suivant la distinction opérée par la loi du 10 juillet 2000, une simple imprudence ou négligence suffit à caractériser l'infraction lorsque la faute a été la cause directe du dommage et, lorsqu'elle en a été la cause indirecte, il est nécessaire pour les personnes physiques que la faute soit qualifiée, qui se caractérise soit par une faute de mise en danger délibérée soit une faute d'imprudence caractérisée,
- la faute caractérisée peut résulter de l'accumulation d'imprudences ou de négligences ayant un lien de causalité certain avec le dommage et commises par la même personne,
- la loi de 1983 exige par ailleurs pour que le délit de pollution soit caractérisé que le prévenu ait exercé en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire,
- les divers rapports d'expertise et même les témoignages de témoins cités par les prévenus s'accordent sur le fait que l'Erika était un navire très corrodé, comme l'ont montré les relevés d'épaisseurs réalisés sur son épave, alors qu'il avait subi seize mois auparavant une visite spéciale ayant pour but de vérifier l'intégralité des structures et de remplacer les éléments défectueux et moins d'un mois auparavant un nouveau contrôle de la société de classification,
- le naufrage résulte de l'incroyable échec des procédures de contrôle de toutes natures subies par l'Erika,
- il s'agissait d'un navire "sous-norme", qualificatif convenant, selon l'OCDE, aux navires qui, par leur état matériel, leur mode d'exploitation ou le comportement de leur équipage, ne satisfont pas aux normes de base de navigabilité,
- son âge était un facteur de risque comme le montrent les statistiques des naufrages et celle de la durée d'exploitation de la plupart des navires et la politique même de TOTAL,
- un navire âgé a subi, durant son existence, de nombreuses contraintes et l'effet de la corrosion, si bien qu'il est moins résistant à l'action de la mer, et cela est d'autant plus vrai qu'il est amené à transporter des produits chauffés ce qui crée un différentiel de dilatation entre les citernes et les ballasts qui s'ajoute à l'effet de la salinité ambiante,
- M. MATHUR puis M. ALGA ont constaté cette corrosion dans le peak avant et les ballasts et les prescriptions du second sont, selon l'un des témoins du RINA, inhabituelles après une visite spéciale,
- M. SAVARESE lors de l'achat de l'Erika, ne disposait que de 50.000 \$ sur le prix et a dû emprunter 1,75 millions de dollars et a cherché à compartimenter ses responsabilités en recourant à une société de Ship Management (sans cependant lui laisser recruter l'équipage, en dépit du contrat conclu entre TEVERE SHIPPING et PANSHIP MANAGEMENT, conservant ainsi une partie de la gestion nautique) en affrétant l'Erika à temps, pour six mois car il espérait, a-t-il dit devant le tribunal, une remontée des taux de fret,
- l'opacité du montage juridique mis en place par M. SAVARESE n'a pas permis à M. POLLARA lui-même de savoir si M. SAVARESE était bien le propriétaire de l'Erika,
- l'Erika naviguait sous pavillon de Malte, État qui est une faible puissance économique, qui ne dispose pas de moyens suffisants pour exercer son contrôle sur les navires et faire respecter les exigences des conventions internationales, qui accorde facilement et moyennant une imposition peu élevée son pavillon aux navires possédés ou contrôlés par les ressortissants étrangers et qui autorise l'emploi d'équipages de non-résidents, toutes caractéristiques des États

accordant un pavillon de complaisance,

- le choix de ce pavillon contribuait, pour M. SAVARESE, à réduire les coûts de gestion du navire, réduction rendue nécessaire par le bas coût des taux de fret qui favorisaient les navires sous-norme, qui seuls pouvaient être rentables, et conduisaient les compagnies pétrolières à se désengager du transport maritime,
- l'Erika a été affrétée pour 4.185 \$ par jour selon M. BOUTROLLES, alors que les frais généraux du navire s'élevaient normalement entre 4 à 5.000 \$ par jour, sans compter le remboursement du crédit souscrit pour l'acquisition, ce qui imposait d'économiser au maximum les frais généraux,
- le recours à une société de gestion de l'équipage est un facteur de démotivation, le lien entre l'armateur et son équipage étant alors distendu,
- en l'espèce, les plus anciens membres de l'équipage avaient embarqué dix mois auparavant, mais une grande partie d'entre eux n'était à bord que depuis moins de quinze jours, pour quelques mois seulement, ce qui nécessitait qu'ils se familiarisent avec les procédures de sécurités qui sont propres à chaque navire,
- Giuseppe SAVARESE a négligé l'entretien de l'Erika, obligé par la faiblesse des taux de fret de choisir entre les frais généraux et le remboursement de son emprunt,
- ses négligences ont porté notamment sur le fait de confier la gestion nautique à une société de Ship Management, de confier le recrutement à une «société de manning» indienne, de limiter au maximum les dépenses liées à la réparation et à l'entretien de l'Erika au cours de la visite spéciale d'août 1998, de se désengager systématiquement de la gestion du navire, se préoccupant uniquement de l'équilibre financier, et de ne pas avoir fait réaliser les mesures d'épaisseur complémentaires à l'issue de la visite annuelle d'Augusta,
- il était pleinement conscient des risques que cela pouvait présenter, étant issu d'une famille d'armateurs ayant toujours travaillé dans le monde maritime et le fait que le navire ait disposé d'un certificat de classe ne le dispensait pas de contrôler son état,
- il doit donc être retenu comme pénalement responsable du délit de pollution,
- M. POLLARA présidait le conseil d'administration de PANSHIP et, très expérimenté, s'occupait des questions techniques,
- il est le seul des prévenus à être monté régulièrement à bord de l'Erika qu'il connaissait parfaitement,
- destinataire du rapport PISCHEDDA, il n'en a tiré aucune conséquence, s'abstenant de la transmettre au Bureau Véritas et de faire procéder aux réparations urgentes qui s'imposaient, il a choisi ensuite, sur le seul critère du prix, le chantier de Bijela, dont on sait que, situé dans un pays qui sortait à peine d'un embargo et d'un bombardement, il venait à peine de rouvrir et n'avait d'autre choix que de casser les prix, il a également supervisé les mesures d'épaisseur douteuses et largement réduit les frais engagés pour le coût de réparation du navire en privilégiant une réduction des épaisseurs et du nombre des tôles de pont,
- c'est lui qui a choisi la société de classification, conciliant par son choix les objectifs commerciaux de M. SAVARESE avec ses contraintes financières et permettant ainsi à l'Erika, qu'il n'a pas tenu en bon état de navigabilité, de naviguer,
- la société RINA qui, en sa qualité de société de classification permettait aux navires qu'elle certifiait de naviguer et aurait dû être d'autant plus vigilante que l'Erika arborait le pavillon d'un État, Malte, qui était incapable d'assurer lui-même le contrôle de ses navires, a commis des fautes graves et répétées en supervisant à Bijela des mesures d'épaisseur fantaisistes et des travaux insuffisants, laissant le navire dans un état de corrosion avancée, en accordant le DOC à PANSHIP alors que cette compagnie s'est révélée incapable de mettre en application les dispositions du code ISM lorsque cela s'est révélé nécessaire, et en accordant des certificats de navigabilité, qui plus est dans la classe la plus haute de sa nomenclature, à un navire sous-norme dont les défaillances structurelles sont à l'origine du naufrage et de la pollution, ce qui constitue en soi une faute lourde,
- bien plus, le RINA a manqué à son devoir de conseil vis à vis de l'armateur, alors qu'il avait l'obligation de conseiller M. SAVARESE sur les conditions d'utilisation de son navire, incapable de résister par temps de tempête, et ces fautes et manquements ont permis à l'Erika de continuer à naviguer et le sinistre qui s'en est suivi,
- le groupe TOTAL, composé de TOTAL SA, de TPS et de TTC était tenu, de par les directives de l'OCIMF, de mettre en place un Vetting qui ne se présente donc pas comme une procédure volontaire spontanément adoptée,
- le Vetting apparaît comme une clé d'entrée pour l'affrètement des pétroliers et TOTAL disposait par là d'un pouvoir de contrôle sur la gestion technique et nautique du navire,
- le 21 novembre 1998, à l'issue d'un contrôle qualifié de cosmétique par M. GRANDPIERRE, responsable du service Vetting de TOTAL, l'Erika, sans même que les éléments structurels aient été inspectés alors que c'est possible, a été jugé "à la limite acceptable en spot", alors que TOTAL ne pouvait ignorer qu'il s'agissait d'un navire âgé, naviguant sous pavillon de complaisance, géré par une société de Ship Management, avec un équipage connaissant peu le navire et qui avait, dans le passé, été inscrit sur liste noire et rejeté à plusieurs reprises après inspection Vetting,
- TOTAL n'a prêté aucune attention aux mentions portées sur le certificat de classe qui limitait sa durée à deux mois alors qu'il avait subi seulement quinze mois auparavant une visite spéciale, et applique une politique d'inspection d'autant plus superficielle que le navire est ancien et donc dangereux,
- bien plus, la validité du Vetting s'achevait le 21 novembre 1999, anniversaire de l'inspection, et l'Erika devait apparaître comme "unclassed" au moment de la conclusion de la charte-partie d'affrètement, ce qui aurait dû l'empêcher,
- PANSHIP avait pourtant sollicité elle-même une nouvelle inspection Vetting dont le groupe TOTAL s'était abstenu, au motif qu'il n'y avait aucun inspecteur disponible, ce qui rend d'autant plus grave son manquement à ses règles,
- si, comme le soutient TOTAL, l'Erika était le seul navire disponible, le taux de fret aurait dû être élevé ce qui n'a pas été le cas et rend suspecte cette affirmation,
- TOTAL, en l'affrétant, a privilégié ses impératifs commerciaux par rapport aux impératifs de sécurité, ce qui est d'autant moins admissible que cette société avait déjà rempli son contrat avec ENEL,
- au cours des 11 et 12 décembre 1999, les prévenus ont encore commis diverses fautes caractérisées dans la prévention du naufrage et la mise en oeuvre des règles internationales de sécurité,
- ainsi, M. SAVARESE, dont la responsabilité restait engagée vis à vis des tiers en dépit du contrat qui le liait à PANSHIP, a été très tôt informé des difficultés de l'Erika et ne s'est pas même soucié de demander à PANSHIP de faire appel à un remorqueur ou une société de sauvetage, il ne s'est pas non plus enquis de savoir si le commandant avait bien adressé aux autorités côtières un rapport sur la pollution qu'il disait avoir constatée,
- PANSHIP, compagnie exploitante au sens du code ISM avait l'obligation de désigner une personne à terre "pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord", or la personne désignée, M. AMTRANO, est restée absente de la gestion des avaries et du soutien au commandant,
- M. POLLARA dit avoir remplacé M. AMTRANO et sait dès 15 h 10 que l'Erika a lancé un "Mayday" et va apprendre par le télex de 14 h 42 l'existence de fuites à la mer, il ne peut ignorer, ayant essayé de joindre le navire, la difficulté qu'a celui-ci dans ses communications et pourtant il ne s'assure pas que l'État côtier est averti, cherchant essentiellement selon M. MATHUR à éviter les autorités françaises, alors que le plan d'urgence à terre prévoit qu'elles doivent être averties en premier lieu,
- les articles 1 et 2 du protocole de la convention MARPOL obligent le capitaine ou, si son rapport est incomplet, l'armateur, l'affréteur ou l'exploitant à établir un rapport aux autorités côtières en cas de rejet ou de possibilité de rejet d'hydrocarbures et pourtant M. POLLARA ne se souciera pas de savoir si un tel rapport a été rédigé et s'il allègue avoir informé l'Agence POMME, cela ne saurait valoir information des autorités côtières,
- selon M. MATHUR, il appartenait à M. POLLARA de prévenir les autorités côtières, ce qui correspond à l'esprit du code ISM, mais M. POLLARA ne lui a apporté aucune aide ni assistance et n'a finalement réuni la cellule de crise qu'à six heures du matin, après le nouvel appel de détresse,
- sa réaction tardive constitue une faute caractérisée qui est à l'origine du naufrage et de la pollution,
- la personne désignée à terre (DPA) a l'obligation de s'assurer que les ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis par la "compagnie" selon que de besoin et la "compagnie" est définie par l'article 1.2 du code ISM comme "le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et obligations imposées par le code",
- ainsi M. POLLARA, directeur de la "compagnie" au sens du code ISM, qu'il représente donc, est en même temps DPA et chargé à ce titre de s'assurer que la compagnie a bien fourni les ressources adéquates,
- il cumule les rôles de contrôleur et de contrôlé, ce qui constitue une non-conformité majeure au code ISM, laquelle est définie au paragraphe 1 du code ISM comme "une irrégularité identifiable qui constitue une menace grave pour la sécurité du personnel ou du navire ou un risque grave pour l'environnement et qui exige des mesures correctives immédiates et inclut la non-application effective et systématique d'une prescription du présent code",
- la RINA en délivrant à PANSHIP un DOC, alors qu'il existait dans cette compagnie une telle irrégularité mettant en danger la sécurité du navire et un risque grave pour l'environnement, a commis une faute lourde,
- alors que la RINA avait été informée des premières avaries du navire par un télex que M. POLLARA lui avait adressé à 15 h 20, elle n'a eu aucune réaction, sauf trois heures plus tard pour lui dire qu'elle allait contacter M. FONASSO au siège de la RINA, violant ainsi son obligation de conseil aux armateurs, qui s'impose avec une rigueur accrue dans le domaine maritime,
- la RINA avait, plus que le commandant MATHUR, les moyens de procéder aux calculs de stabilité après la gîte initiale, lui permettant de prendre des décisions mieux éclairées, permettant l'intervention des autorités côtières,
- les instructions au voyage que comporte la charte-partie imposent au commandant de rendre compte constamment de l'évolution du voyage, de naviguer à

- une certaine vitesse et direction et lui interdit d'accepter, sans accord préalable de TOTAL, les ordres qui lui seraient donnés,
- alors que le navire se trouve en grande difficulté, à 18 h 32, le commandant MATHUR laisse sur la ligne d'urgence de TOTAL un message par lequel il l'informe de transferts internes de cargaison, d'un changement de cap et des sévères conditions météorologiques puis, à 19 h 46, envoie un télex à M. POLLARD de TOTAL DTS pour lui confirmer les transferts de cargaison, une gîte importante et un déroutement vers Donges,
- aux alentours de 20 h 30, TOTAL est informé des difficultés de l'Erika, de l'affaiblissement de sa structure, de l'existence de produit à la mer et, en fin de soirée, TOTAL sait que l'Erika, pétrolier âgé, a connu une gîte, des transferts internes de cargaison, de probables fuites d'hydrocarbures, présente des fissures sur le pont, affronte des conditions météorologiques extrêmes et a envoyé un message de détresse dans l'après-midi,
- pourtant, alors qu'il appartenait à M. THOULIN de mobiliser la cellule de crise, destinée à coordonner l'action de TOTAL avec celle des autorités côtières et avec le CEDRE, que, nécessairement conscient des risques présentés dans un navire victime de telles avaries et d'un pareil temps, il connaissait l'importance d'en avertir les autorités côtières et, si le capitaine ne l'avait pas fait, l'obligation pour l'affrètement d'y procéder, il n'a rien fait sauf minimiser les faits dont il avait connaissance,
- la réaction de M. CALONNE, qui demande à M. MARCHAND de mentir sur la réalité de leur entretien téléphonique, traduit cette volonté d'échapper à la responsabilité de TOTAL dans la gestion de la crise,
- pourtant, lorsque M. MARTENS a établi un contact direct avec le commandant MATHUR, il agit non pas comme représentant d'un simple affrètement au voyage mais intervient directement dans la marche du navire, validant les options prises par le commandant MATHUR et manifestant un pouvoir de contrôle au sens de la loi du 5 juillet 1983,
- la responsabilité pénale des prévenus étant ainsi engagée, leur responsabilité civile l'est tout autant, la limitation de responsabilité découlant de la convention CLC n'étant pas applicable en l'espèce, M. SAVARESE n'étant pas le propriétaire du navire, qui appartient à la TEVERE SHIPPING, M. POLLARA ne l'étant pas plus, ni même son mandataire ou préposé, la SpA RINA n'étant pas prestataire de services au sens des dispositions du § 4 de l'article III, puisqu'elle ne participe pas à l'opération maritime, et la société TOTAL n'étant pas affrètement du navire et n'entrant pas dans les autres catégories énoncées dans l'article sus-visé,
- la marée noire consécutive au naufrage a été la pire catastrophe écologique ayant affecté les côtes françaises en raison de l'importance de la zone affectée, 10.000 km<sup>2</sup>, de la nature du produit polluant, particulièrement visqueux et peu biodégradable, et des deux tempêtes survenues peu après qui ont projeté le polluant sur les falaises et les pelouses littorales jusqu'à une dizaine de mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers,
- elle a porté atteinte gravement à la richesse écologique des régions touchées, notamment les oiseaux marins, particulièrement présents en hiver dans ces régions et dont la mortalité a été considérable, les mammifères marins, notamment les loutres et les dauphins, et la faune littorale, telle que les moules, anémones de mer, patelles, escargots de mer, oursins, espèces dont la disparition a provoqué la prolifération de la laitue de mer dont elles se nourrissent,

M<sup>l</sup> FARO, souligne pour ce qui concerne le préjudice de l'Association France Nature Environnement (FNE), que :

- cette association est la fédération de 3.000 associations de protection de la nature et de l'environnement en France qui rassemblent 300.000 membres,
- son objet est «de protéger, de préserver, de conserver et de restaurer les espaces, ressources, milieux, et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, les sols, les sites et paysages, le cadre de vie dans une perspective de développement durable, de lutter contre les pollutions et nuisances, et d'une manière générale d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement (...) Elle a vocation à ce titre à «défendre en justice l'ensemble de ses membres et leurs intérêts notamment ceux résultant de l'objet de chaque association fédérée. Elle exerce ses activités sur l'ensemble du territoire de la République au sens de l'article 113-1 du nouveau Code pénal (...)»,
- elle assure la représentation des citoyens dans les commissions de concertation, conduit des actions de lobbying pour une meilleure prise en compte de l'environnement dans les législations et veille au droit de l'environnement, développe, avec les associations membres, une action de sensibilisation, d'information et d'éducation en direction du grand public et, de fait, fait progresser le débat public en matière environnementale,
- à la suite du naufrage de l'Erika les bénévoles des associations membres de la fédération ont apporté leur concours, certaines associations ont été directement affectées, comme la "SEPNB-Bretagne vivante", qui gère des dizaines de réserves et sites refuges en Bretagne dont certains ont été touchés ce qui a provoqué une chute de leur fréquentation,
- d'autres associations départementales membres de la fédération, telles que "Environnement 56" et l'Union pour la Mise en Valeur Esthétique du Morbihan-Patrimoine et Paysage" ont été atteintes dans leur objet social,
- l'association FNE subit ainsi un préjudice moral direct et personnel en relation avec son objet et ses activités, la pollution remettant en cause ses efforts, préjudice dont elle est recevable à demander indemnisation en application de l'article L 142-2 du Code de l'environnement, puisque agréée par arrêté ministériel du 29 mai 1978 pour les départements de Vendée, Loire-Atlantique, Morbihan et Finistère et que son objet social répond aux exigences de ce texte,
- en réparation de son préjudice, la FNE demande la "publicité du jugement" à titre de réparation, son action étant couramment exercée au travers des médias, ou la diffusion d'un communiqué judiciaire, forme de message pédagogique et de rappel aux devoirs d'action préventive en matière environnementale, qui devra être publié dans les trois mois sous forme d'un encart d'une demi-page minimum dans différents médias,
- les indemnités pécuniaires pour préjudice moral doivent tenir compte du dommage écologique subi en se référant à la longueur des côtes touchées, ce qui, pour une longueur de 400 km de côtes et une indemnité de un euro par mètre pollué conduit à une indemnité de 400.000 €, somme proportionnellement très inférieure à celle accordée pour d'autres pollutions par différentes juridictions,
- les frais de procédure ont été importants et seront compensés par une somme de 20.000 €,
- à titre subsidiaire, en cas de relaxe de certains prévenus, il y aurait lieu d'appliquer l'article 470-1 du Code de procédure pénale et l'article 700 du Code de procédure civile pour les mêmes sommes,

Pour ce qui concerne les associations "GREENPEACE FRANCE", "WWF France", "Les AMS des CHEMINS de RONDE 56", "SAUVEGARDE des ANIMAUX SAUVAGES-ASPAS" et "EAUX et RIVIERES de BRETAGNE", M<sup>l</sup> FARO, fait observer, pour ce qui concerne leur préjudice, que :

- l'article L 142-2 du Code de l'environnement admet les associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L 141-1 du même code à exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement,
- sur cette base, le tribunal correctionnel a admis la recevabilité des constitutions de partie civile de "Greenpeace France", "WWF France" et "SAUVEGARDE des ANIMAUX SAUVAGES-ASPAS" mais a rejeté les deux dernières associations, faute de production par elle des délibérations spéciales des deux conseils d'administration autorisant l'action en justice, alors que celles-ci existaient,
- leur production devant la cour doit conduire à déclarer les associations "Les AMS des CHEMINS de RONDE 56" et "EAUX et RIVIERES de BRETAGNE" recevables en leurs constitutions,
- le WWF France compte 130.000 adhérents sur les cinq millions que comporte l'ensemble des WWF et a pour objet statutaire de "*promouvoir, d'encourager et d'assurer, tant en France continentale et dans les départements et territoires français d'Outre-mer que dans les autres parties du monde, la protection et la conservation de la faune et de la flore, des sites, des eaux, des sols et des autres ressources naturelles*"
- il cherche à préserver la diversité génétique, celle des espèces et des écosystèmes, à veiller à l'utilisation durable des ressources naturelles renouvelables pour assurer la protection de la vie dans son ensemble, à encourager des mesures visant à réduire la pollution ainsi que le gaspillage dans l'exploitation et la consommation des ressources et de l'énergie,
- tous ses efforts sont inutiles si les lois et règlements qui assurent la préservation de l'environnement ne sont pas respectés,
- dès 1998, le WWF a développé un programme de lutte contre les marées noires, en collaboration avec l'Agence Spatiale Européenne et le président du gouvernement autonome des Canaries, par une surveillance satellitaire des rejets, et est très impliqué dans son action de préservation des côtes et océans,
- les fautes commises par les prévenus ont lésé les intérêts collectifs qu'elle défend et le WWF France a ainsi subi un préjudice moral, direct et personnel en relation avec l'objet et le but de ses activités,
- l'association "Greenpeace France" compte plus de 120.000 adhérents en France et a pour objet statutaire "*la protection de l'environnement et la préservation des équilibres fondamentaux de la planète dans le but d'assurer le bien-être des sociétés humaines, la protection de la biodiversité animale et végétale, la lutte contre toutes les formes de pollutions et de nuisance en considérant notamment leur impact sur la santé humaine*" et se montre particulièrement active pour le défendre,
- comme le WWF, Greenpeace a largement contribué à la reconnaissance des aires marines particulièrement vulnérables (AMPV) dont plusieurs en Europe, afin de prévenir de nouvelles catastrophes maritimes,
- à la suite du naufrage de l'Erika, cette association a dû suspendre provisoirement ses actions pour mobiliser ses adhérents pour lutter contre la marée noire et restaurer la qualité des espaces littoraux bretons,
- les intérêts collectifs défendus par elle ont été lésés par les agissements des prévenus et elle est recevable, en application de l'article L 142-2 (et non 141-2 cité par erreur dans les conclusions) du Code de l'environnement, à demander réparation du préjudice qui en est résulté,
- l'association Eaux et Rivières de Bretagne réunit plus de mille adhérents directs et, au travers d'associations locales adhérentes, plus de dix mille personnes,

- elle a pour objet statutaire de "promouvoir le respect de l'eau et des cours d'eau, de contribuer à l'amélioration de la gestion des eaux superficielles ou souterraines, de protéger la faune et la flore des milieux aquatiques, de participer à la lutte contre la pollution des eaux de ces milieux, à la lutte contre toutes les atteintes aux équilibres naturels, boisés, paysagers, esthétiques des vallées et des bassins versants, de la source à la mer" et cela grâce à "l'application des sources du droit international énoncés à l'article 38-1 du statut de la Cour internationale de justice de La Haye, du droit communautaire, des lois, règlements et actes individuels de droit interne, relatifs à la protection de la nature et de l'environnement",
- elle exerce cette mission dans le ressort de la mer territoriale et de la zone économique exclusive adjacentes aux départements de Loire-Atlantique, Morbihan et Finistère pour lesquels elle est agréée depuis le 17 juillet 1978,
- elle remplit donc les conditions de l'article L 142-2 du Code de l'environnement pour obtenir réparation du préjudice moral qu'elle a subi à l'occasion de cette pollution, infraction environnementale, recevabilité qui lui a été reconnue lors de maintes instances,
- l'association ASPAS, qui compte 60.000 adhérents, a pour mission statutaire d'"agir pour la protection de la faune, de la flore, la réhabilitation des animaux sauvages blessés (centres de soins) et la conservation du patrimoine naturel en général (lutte contre les pollutions des milieux...)",
- déclarée à la sous-préfecture de Die (Drôme), elle est agréée au niveau national par arrêté ministériel du 20 décembre 1999 et le Conseil d'Etat a admis sa recevabilité devant toutes les juridictions nationales,
- elle remplit donc les conditions de l'article L 142-2 du Code de l'environnement, ce que plusieurs juridictions ont admis,
- l'Association des Amis des Chemins de Ronde 56, qui compte plus de 400 adhérents, a été déclarée à la préfecture du Morbihan le 21 avril 1977 et est agréée au titre de l'article L 141-1 du Code de l'environnement par arrêté préfectoral du 12 août 1988 sur le département du Morbihan,
- elle a pour objet statutaire de «veiller à la préservation du patrimoine naturel (faune, flore, richesses biologiques, équilibres écologiques) (...) et du patrimoine paysager de l'ensemble des communes littorales et communes d'estuaires du Morbihan» et a développé des actions de sensibilisation à l'ouverture du littoral au public et des actions de communication relatives à la sauvegarde du patrimoine naturel et culturel du littoral morbihannais,
- la pollution causée par le naufrage de l'Erika lui a ainsi causé un préjudice important, tant par l'aide que ses adhérents ont apportée au nettoyage des plages que par la dégradation des chemins littoraux par suite du passage des camions et engins de nettoyage et l'interdiction d'accès aux plages,
- cette association remplit les conditions pour se constituer partie civile pour réclamer le préjudice moral que lui a causé l'infraction commise, ce que la cour d'appel de Rennes a déjà eu l'occasion de constater, le 4 novembre 2006,

Pour ce qui concerne les demandes, M<sup>e</sup> FARO observe que ces associations exerçant couramment leur action au travers des médias, elles sont légitimes à demander à titre de réparation la publication du jugement ou d'un communiqué, message pédagogique et de rappel aux devoirs d'action préventive en matière environnementale, Mais en outre, il demande à la cour d'apprécier le préjudice moral subi en tenant compte de l'étendue des côtes souillées ou encore de la quantité d'hydrocarbures perdus, critères qui conduiraient à estimer les dommages-intérêts à une somme située entre 0,06 € et 0,76 € par litre d'hydrocarbure déversé, ce qui le conduit à demander les indemnités suivantes :

- pour le WWF France, la somme de 400.000 €, soit un euro par mètre de plage polluée,
- pour Greenpeace France, la même somme pour la même raison,
- pour Eaux et Rivières de Bretagne, la somme de 50.000 €,
- pour l'Aspas, celle de 50.000 €,
- pour les Amis des Chemins de Ronde 56, la somme de 10.000 €.

M<sup>e</sup> FARO fait encore valoir que :

- les cinq associations ont suivi les sept années d'instruction et ont été représentées à "toutes les audiences du tribunal correctionnel", ce qui leur a causé des frais qu'il serait inéquitable de voir rester à leur charge,
- si la cour prononçait une relaxe, il conviendrait d'allouer aux associations concluantes les sommes qu'elles demandent tant au titre de leur préjudice, sur le fondement des articles 470-1 du Code de procédure pénale et 700 du Code de procédure civile.

M<sup>e</sup> Dominique CARTRON, avocat des associations "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR QUIMPER", "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR SAINT BRIEUC", "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR BREST" et "Union Fédérale de Consommateurs de RENNES", a déposé des conclusions en leur nom (8, 6, 8, 7 pages) par lesquelles il demande à la cour de :

- RÉFORMER le jugement entrepris sur la culpabilité de Monsieur Mauro CLEMENTE, Monsieur Alessandro DUCCI et les sociétés TOTAL PETROLEUM SERVICES Ltd devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd et TOTAL TRANSPORT CORPORATION ;
- DÉCLARER Antonio POLLARA, Giuseppe SAVARESE, Mauro CLEMENTE, Alessandro DUCCI et les sociétés SPEA RINA, TOTAL FINA devenue TOTAL S.A., TOTAL PETROLEUM SERVICES Ltd devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, coupables des infractions qui leurs sont reprochées ;

Sur l'action civile et au vu des dispositions des articles "L 121-3 du Code pénal", 419 et 485 du Code de procédure pénale, de l'article L 421-1 du Code de la consommation et de l'article L 142-1 du Code de l'environnement, ou, subsidiairement, au vu des dispositions de l'article L 121-3 du Code pénal et 470-1 du Code de procédure pénale,

- ANNULER le jugement prononcé le 16 janvier 2008 en ce qu'il a ornis de statuer sur l'action fondée sur les dispositions de l'article L 421-1 du Code de la consommation,

Recevant lesdites associations en leurs constitutions de partie civile,

- Condamner solidairement Antonio POLLARA, Giuseppe SAVARESE, Mauro CLEMENTE, Alessandro DUCCI et les sociétés SPEA RINA, TOTAL FINA devenue TOTAL S.A., TOTAL PETROLEUM SERVICES Ltd devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd, TOTAL TRANSPORT CORPORATION au paiement :

- ⇒ à chacune de ces associations, de la somme 20.000,00 € au titre de l'atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs,
- ⇒ aux Unions Fédérales de Consommateurs QUE CHOISIR de BREST et QUIMPER, la somme de 30.000,00 € chacune au titre du préjudice environnemental ;

- CONDAMNER solidairement, Antonio POLLARA, Giuseppe SAVARESE, Mauro CLEMENTE, Alessandro DUCCI, et les sociétés SPEA RINA, TOTAL FINA devenue TOTAL S.A., TOTAL PETROLEUM SERVICES Ltd devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd et TOTAL TRANSPORT CORPORATION au paiement de la somme de 7.000,00 € à chacune des associations concluantes sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

A ces fins, il expose que :

- les quatre unions locales concluantes, qui possèdent chacune la personnalité morale, ont déposé par acte séparé leur constitution de partie civile à l'ouverture des débats et ont conclu avant les réquisitions du ministère public,
- c'est donc à tort que le tribunal a considéré que l'Union Fédérale des Consommateurs de Rennes s'était constituée partie civile pour le compte de l'Union Fédérale des Consommateurs QUE CHOISIR Quimper et l'a déclarée irrecevable en sa demande,
- s'associant aux réquisitions du parquet, il demande condamnation de l'ensemble des prévenus et, sur l'action civile, sollicite qu'ils soient condamnés à indemniser les associations concluantes de leur préjudice, lequel est constitué par l'atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs pour chacune d'elles et du préjudice environnemental pour les Unions Fédérales des Consommateurs de Brest et de Quimper,
- les associations concluantes avaient toutes demandé au tribunal l'indemnisation de l'atteinte portée à l'intérêt collectif des consommateurs provoquée par l'indisponibilité durable des sites touristiques affectés par la pollution, mais il n'a pas statué sur ces demandes, omettant de vider sa saisine ce qui doit entraîner la nullité dudit jugement,
- aux termes de l'article L 422-1 du Code de la consommation, les associations régulièrement déclarées ayant pour objet statutaire explicite la défense des intérêts des consommateurs peuvent, si elles ont été agréées à cette fin, exercer les droits reconnus à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs,
- or l'objet des Unions Fédérales des Consommateurs de Saint Brieuc et Rennes est d'aider les consommateurs et usagers à exercer leur pouvoir dans l'économie en vue d'assurer l'amélioration de leurs conditions de vie et le développement économique et social, de défendre leurs droits, de contribuer à mettre

à la disposition des consommateurs et usagers les moyens d'information, de diffusion et d'éducation qui leur sont nécessaires à cet effet, tant dans le domaine des produits que dans celui des services publics ou privés, d'assurer auprès des entreprises ou des pouvoirs publics toutes interventions jugées utiles, d'agir en vue de sensibiliser l'opinion publique aux problèmes des consommateurs et, plus généralement, de prendre toutes mesures conformes à son objet, agir en vue de défendre l'environnement, ou de représenter des groupes de personnes en vue d'assurer cette défense, celui de l'Union Fédérale des Consommateurs de Brest et celle de Quimper est de promouvoir, d'appuyer et de relier entre elles les actions individuelles ou collectives des consommateurs, usagers, contribuables tendant à garantir la reconnaissance et le respect de leurs droits, la libre expression de leurs opinions et la défense de leurs intérêts tant individuels que collectifs, de favoriser la prise en charge des problèmes de consommation par les consommateurs usagers, contribuables eux-mêmes, de représenter les groupements et personnes qui se préoccupent de définir et de soutenir l'action des consommateurs, usagers, contribuables en vue de leur permettre de conquérir et d'exercer leur pouvoir dans la société, afin d'aboutir à une amélioration de leurs conditions de vie dans tous les domaines : production, distribution, services publics, privés, marchands ou non marchands, environnement, santé etc..., d'agir en vue de la prévention, de la protection et de la défense de la nature et de l'environnement, de réaliser ou promouvoir toutes actions, études, recherches, essais comparatifs de biens ou de services, soit à sa propre initiative, soit en collaboration avec d'autres associations ou organismes, permettant de fournir aux consommateurs, usagers, contribuables, les informations et éléments de jugement utiles, de diffuser lesdites informations, notamment par des articles de presse et d'édition, et autres médias, de mettre à la disposition des consommateurs, usagers, contribuables les moyens d'information, de formation qui leur sont utiles, de présenter en tous lieux et auprès de toutes instances, et notamment en justice, les intérêts des consommateurs, usagers, contribuables,

- de plus, elles ont toutes été agréées en qualité d'associations de défense des consommateurs,
- les conséquences des agissements ou abstentions des prévenus ont eu «*un caractère préjudiciable pour la collectivité des consommateurs*», notamment de prestations de services touristiques dans la région touchée, et il importe peu que l'infraction commise n'ait pas été commise en raison de considérations économiques en relation avec le droit de la consommation,
- le préjudice des consommateurs qui en est découlé doit être réparé pour chacune des Unions Fédérales de Consommateurs,
- mais de plus, l'article L 142-1 du Code de l'environnement dispose que toute association ayant pour objet la protection de la nature et de l'environnement, ce qui est le cas des Unions Fédérales des Consommateurs de Brest et de Quimper, peut engager des instances devant les tribunaux pour tout grief se rapportant à celle-ci,
- or les agissements des prévenus ont causé une pollution considérable supportée non seulement par les collectivités territoriales mais aussi les habitants, dont le cadre de vie a été atteint, ce qui a gravement mis en échec l'action des associations Union Fédérales des Consommateurs de Brest et de Quimper et leur a causé un préjudice qui ne saurait être inférieur à 30.000 €, eu égard aux sommes obtenues par l'Union Fédérale des Consommateurs de Quimper de la cour d'appel de Rennes à l'occasion d'une pollution de bien moindre importance,
- les frais de procédure engagés ne doivent pas rester à leur charge, ce qui serait contraire à l'équité, et une somme de 7.000 € sera pour chacune d'elles une juste compensation.

M<sup>e</sup> Emmanuel LUDOT, conseil des parties civiles suivantes :

“SARL Auberge les Monards”,

“SA ROUDIER Yves”,

“SARL ACTA”,

“SARL LE GRAND ROHU”,

“SARL EURO COQUILLAGES”,

“SARL RANDOBALAD”

Bernard JANVIER,

Guy RIVIER,

Jean-Louis CORMIER, a déposé des conclusions (respectivement 11, 13, 10, 10, 3, 4, 4 et 4 pages) pour chacune d'elles, par lesquelles il demande à la cour de :

DÉCLARER les parties civiles précitées recevables et bien fondées en leur appel,

INFIRMER le jugement entrepris sur les intérêts civils,

JUGER que la cour d'appel n'est pas tenue par les critères d'indemnisation du FIPOL,

CONDAMNER Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, la société RINA S.P.A et TOTAL SA à payer :

→ à chacune des ces parties civiles une somme de 30 000 € en réparation du préjudice moral, outre une somme de 10 000 € sur le fondement de l'article 475-1 “du CPC” et aux dépens,

→ pour leur préjudice économique complémentaire non indemnisé par le FIPOL :

- à la “SARL Auberge les Monards” la somme de 30.424,71 € HT,
- à la SA ROUDIER Yves la somme de 135.085,34 €,
- à la SARL ACTA la somme de 36.268 €,
- à la SARL Le Grand Rohu la somme de 6.097,96 €,
- à la SARL EURO COQUILLAGE la somme de 120.000 €,
- la SARL RANDOBALAD la somme de 70.338 €,
- à M. Guy JANVIER la somme de 9.504 €,
- à M. Guy RIVIER la somme de 13.476,04 €,
- à M. Jean-Louis CORMIER la somme de 9.814,96 €.

A cette fin il expose, pour ce qui concerne la “SARL Auberge les Monards”, la SA ROUDIER Yves, la SARL ACTA et la SARL Le Grand Rohu, que :

- le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, constitué en application de la Convention de 1969 portant création d'un Fonds international d'indemnisation modifiée en 1992, a pour mission de couvrir les préjudices consécutifs au déversement d'hydrocarbures persistants et applique aux demandes qui lui sont faites quatre critères : la proximité géographique entre la contamination et l'activité du demandeur, le degré de dépendance économique de celui-ci par rapport à la ressource atteinte, la possibilité pour ce dernier d'avoir d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres perspectives commerciales et le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par la pollution,
- la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui limite les possibilités de réparation des victimes de la pollution prévoit une exception, lorsque le dommage a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou qu'il a été commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, exception applicable aux parties concluantes, la cause du naufrage ayant pour origine une chaîne d'incompétence, de négligences et de comportements téméraires,
- dans l'évaluation du préjudice, la cour se doit d'appliquer les critères de droit commun et non ceux du FIPOL,
- de plus, chacune des parties civiles concluantes a subi un “préjudice moral évident” et engagé des frais de procédure dont elles doivent être indemnisées,
- la SARL Auberge des Monards a présenté une demande d'indemnisation pour perte de chiffre d'affaires au cours de l'année 2000, la pollution ayant atteint la Charente-Maritime ayant détourné les touristes de ce département, mais le FIPOL n'a pas accueilli sa demande et cette décision a été confirmée par le tribunal de grande instance de Saintes au motif que l'Auberge des Monards exerce une activité de restauration à Barzan, sur la rive de la Gironde, laquelle n'a pas été atteinte par la pollution qui s'est arrêtée à une centaine de kilomètres, à la pointe de l'île de Ré,
- la SA ROUDIER fabrique et vend des filets de pêche pour pêcheurs amateurs, des filets à l'export et des maillots à destination de la Martinique, des filets détaxés et produits pour pêcheurs professionnels de Bordeaux à Noirmoutier,
- elle était notamment leader sur le marché des filets de pêche à la crevette et la pollution lui a fait perdre des clients qui, faute d'activité, ont été placés en liquidation judiciaire et ont mis à mal sa trésorerie, la contraignant à solliciter un prêt et à engager des frais d'agios,
- sa demande ayant été rejetée par le FIPOL, elle a obtenu en justice la désignation d'un expert dont l'expertise homologuée a conduit à la condamnation du FIPOL à lui payer 119.000 € plus les intérêts, et 32.000 € pour son préjudice financier, ainsi qu'aux frais et dépens,
- or la SA ROUDIER a dû engager 30.500 € de frais supplémentaires entre 2002 et 2005 pour suppléer à la défaillance d'un dépositaire, 68.300 € de frais

supplémentaires (frais d'agios, frais financiers divers) sur lesquels le FIPOL ne l'a remboursée qu'à hauteur de 30.000 €, 1.246,34 € d'intérêts du prêt souscrit auprès de la banque de développement des PME, 2.566 € de coût du chômage partiel, 20.766 € d'indemnités de licenciements, 7.082 € HT de frais de procédure, 18.585 € de "perte de clients en liquidation judiciaire" et 15.000 € d'atteinte à l'image de marque,

- la SARL ACTA, dont l'activité n'est pas précisée, a obtenu la désignation judiciaire d'un expert dont la mission était de procéder à l'évaluation des dommages subis par elle par suite de la pollution pour les années 2000, 2001 et 2002,
- l'expert aurait conclu de manière alternative que le préjudice serait pour 2000 de 18.944 € et 2001 de 15.252 € ou pour 2000 9.391 € et 2001 de 22.377 €, soit au total 31.768 € dont il demande le versement tout en précisant que le FIPOL a versé la somme de 9.391 €,
- la SARL Le Grand Rohu à Quiberon était propriétaire d'un fonds de commerce dans lequel était exploité jusqu'en 2000 une pizzeria, en location-gérance, n'ayant pas retrouvé de locataire-gérant à cause de la pollution engendrée par le naufrage de l'Erika, elle a obtenu la désignation judiciaire d'un expert, qui a conclu qu'il y avait au moins 50 % de chances de louer à l'ancien locataire-gérant et la même chance de trouver un autre locataire et une perte de chance de 75 %,
- estimant que cette expertise manque de sérieux (page 6 des conclusions), elle demande à la cour de fixer à 6.097,96 € son préjudice, sans plus s'en expliquer,
- la SARL EURO COQUILLAGES, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Marennes, a pour activité essentielle l'achat, la vente, le transport, la fabrication de produits de la mer, l'élevage, la production de coquillages, la vente de matériels ostréicoles et de métaux à usage ostréicole,
- par suite de la marée noire, elle a subi une révente qu'elle évalue à 40.000 € pour chacun des mois de janvier, février et mars 2003, dont elle demande le paiement,
- la SARL RANDOBALAD, dont l'activité n'est pas précisée, a été indemnisée à hauteur de 30.000 € par le FIPOL, ou "l'expert de la société" a évalué son préjudice économique consécutif à la marée noire à 100.338 €,
- elle demande donc la différence soit 70.338 €,
- M. Bernard JANVIER, pharmacien à CARNAC, à moins de 200 m de la plage, a fait une demande d'indemnisation auprès du FIPOL et a reçu la somme de 14.000 € au titre de l'année 2000 mais rien pour les deux années suivantes,
- il a obtenu la désignation judiciaire d'un expert qui a évalué le solde de son préjudice économique à 9.504 € dont il demande paiement,
- M. Guy RIVIER, qui demeure à Quiberon, y exploite un centre de plongée et un magasin,
- son centre de plongée a subi une perte de chiffre d'affaires de 1.161,81 € en 2000 et de 2.524,86 € pour 2001 et son magasin a perdu 9.789,36 €,
- sa demande au FIPOL a été rejetée et il a obtenu la désignation judiciaire d'un expert, lequel a évalué son préjudice économique à 13.176,04 €, somme qu'il demande,
- M. Jean-louis CORMIER, qui demeure à Quimper et exploitait un bateau à des fins touristiques, activité mise à mal par la pollution de l'Erika, a dû se résoudre à vendre son bateau pour rembourser le déficit qui en est résulté,
- le FIPOL lui a accordé 67.840 € pour son préjudice économique entre le 25 décembre 1999 et le 13 août 2001 et a dû lui régler, après jugement du tribunal de commerce, 8.083,81 € pour la période du 14 août 2001 au 31 octobre 2001,
- deux expertises avaient été ordonnées en justice qui concluaient à un manque à gagner de 57.839,15 € pour 2000 et 12.653,26 € pour 2001 et, en outre, M. CORMIER, en revendant à perte son bateau, a perdu 99.752,57 €,
- l'indemnisation reçue ne couvre pas le préjudice, ne prenant pas en compte les frais d'avocat, d'expertise et d'instance engagés à la suite du second rapport d'expertise ayant conduit au règlement de la somme supplémentaire de 8.083,81 €,
- son préjudice moral "évident" doit tenir compte de l'arrêt brutal d'une activité prometteuse dans laquelle il avait englouti toutes ses indemnités de licenciement.

**M<sup>e</sup> William BOURDON**, avocat des **Amis de la Terre** a déposé des conclusions (38 pages) par lesquelles il demande à la cour, à titre principal, de :

- DIRE et juger que le droit français est applicable en son intégralité aux faits de la cause ;

En conséquence,

- DIRE et juger recevable la constitution de partie civile de l'Association «LES AMIS DE LA TERRE» ;

- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Bertrand THOULIN ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer la somme de 40 000 euros à l'Association AMS DE LA TERRE au titre de son préjudice moral ;

- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Bertrand THOULIN ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à publier à leurs frais, dans un délai de trois mois, la publication de tout ou partie du jugement ou d'un communiqué judiciaire dans les journaux suivants :

- Le Lloyd's Register Fair Play (langue anglaise)
- Le Journal de la Marine Marchande
- Le Marin
- Ouest France
- Le Monde
- Le Télégramme de Brest

- CONDAMNER conjointement et solidairement Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Bertrand THOULIN ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer la somme de 15 000 euros à l'association AMS DE LA TERRE au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

Ou, à titre subsidiaire, de :

CONDAMNER conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Bertrand THOULIN ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer la somme de 40 000 euros à l'Association AMS DE LA TERRE au titre de son préjudice moral ;

Condamner conjointement et in solidum Messieurs Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA, Bertrand THOULIN ainsi que les sociétés RINA S.p.A, TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, TOTAL PETROLEUM SERVICE devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd à payer la somme de 15 000 euros à l'association AMS DE LA TERRE au titre de l'article 700 du Code de procédure civile ;

A cette fin, il expose que :

- l'association «les Amis de la Terre» est une association, agréé depuis le 29 mai 1978, pour la protection de la nature et de l'environnement, au sens de l'article L 141-1 du Code de l'environnement,
- elle peut donc exercer les droits reconnus à la partie civile pour les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elle a pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relative à la protection de la nature et de l'environnement, à la protection de l'eau ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions ou les nuisances,
- selon ses statuts, le conseil national de l'association décide de toute action juridictionnelle engagée au nom de l'association et le président du conseil national peut ester en justice au nom de l'association «tant en demandant, avec l'autorisation du conseil national, qu'en défendant»,
- les statuts n'imposent pas que cette autorisation du conseil national soit écrite et le tribunal, en arguant que la délibération du conseil national autorisant la constitution de partie civile de l'association n'était pas produite pour juger sa constitution de partie civile irrecevable, a ajouté une condition aux statuts, la dénaturant,
- l'association produit aux débats un compte rendu de réunion téléphonique du conseil national mandatant son président pour engager une action en justice relativement au naufrage de l'Erika,

**M<sup>e</sup> BOURDON**, sur le fond, reprend les moyens et arguments donnés par **M<sup>e</sup> FARO** dans ses conclusions, observant notamment que :

- les experts commis pour rechercher la cause du naufrage s'accordent sur le fait que le navire était corrodé au point que l'issue du voyage était quasiment scellé à son départ et même **M. PANARELLO**, témoin cité par **M. POLLARA**, a admis que la corrosion du navire était un facteur déterminant,
- l'examen des épaves et les prises de mesure qui ont été effectuées sur elles le confirment,
- il en ressort que l'entretien de l'Erika a été largement négligé au cours de ses dernières années d'exploitation et pouvait être qualifié de navire «sous-norme»,

- contrairement à l'opinion exprimée par le professeur GEOUFFRE DE LA FRADELLE, selon laquelle dans la ZEE la France ne peut légiférer au-delà du champ de compétence que l'article 4 § 2 de la convention MARPOL lui impose au motif que la convention de Montego Bay impose que les lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées, les États côtiers disposent de droits souverains dans la ZEE pour conserver les ressources naturelles, protéger et préserver le milieu marin, ce qui leur permet de prendre des mesures législatives plus contraignantes que les dispositions du droit international pertinent,
- au surplus l'article 221-1 de la convention de Montego Bay précise « aucune disposition ne porte atteinte au droit qu'on les États, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral [...] contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer [...], dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables », si bien que la loi française peut prendre des mesures proportionnées aux risques résultant d'un accident de mer,
- l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983, devenu l'article L 218-22 du Code de l'environnement, est donc conforme aux conventions MARPOL et de Montego Bay,
- la responsabilité du groupe TOTAL dans le sinistre apparaît évidente, la charte-partie conclue entre TTC et SELMONT comportant des instructions au voyage imposées par TOTAL avec diverses obligations telles que la vitesse, le cap, la direction, ou interdiction, comme celle d'accepter un ordre sans avoir l'accord de TOTAL,
- contrairement à ce qu'affirme TOTAL, les informations dont TOTAL disposait en application des instructions au voyage dépassaient largement ce qui pouvait être justifié par la seule conservation de la marchandise,
- contrairement à ce qu'il affirme encore, le Vetting est une procédure obligatoire et non pas purement volontaire pour l'ensemble des membres de l'OCIMF, qui s'engagent à procéder à un contrôle systématique des navires susceptibles d'être affrétés et à s'échanger diverses données issues de ces contrôles, qui conditionnent l'exploitation des navires par ces compagnies, ce qui leur confère un pouvoir de contrôle sur la gestion technique et nautique,
- en sélectionnant le navire, l'affrètement pétrolier est maître du risque qu'il engendre en l'affrétant,
- TOTAL a été tenu informé des difficultés de l'Erika, de sa gîte, de l'affaiblissement de sa structure, de l'existence de produit à la mer, des transferts internes de cargaison, de probables fuites d'hydrocarbures, des fissures sur le pont et aurait dû avertir les autorités côtières et mobiliser la cellule de crise, destinée à coordonner l'action de TOTAL avec celle des autorités côtières et avec le CEDRE,
- plutôt que d'agir ainsi, M. MARTENS a établi un contact direct avec le commandant MATHUR, intervenant directement dans la marche du navire et manifestant un pouvoir de contrôle au sens de la loi du 5 juillet 1983,
- Giuseppe SAVARESE a confié la gestion nautique à une société de Ship Management, le recrutement de l'équipage à une société de Maning indienne, a limité au maximum l'entretien et les réparations de l'Erika, s'est désengagé systématiquement de la gestion du navire, se préoccupant uniquement de l'équilibre financier, et s'est dispensé de faire réaliser les mesures d'épaisseur complémentaires exigées à l'issue de la visite annuelle d'Augusta,
- M. SAVARESE a été très tôt informé des difficultés de l'Erika et ne s'est pas même soucieux de demander à PANSHIP de faire appel à un remorqueur ou une société de sauvetage, il ne s'est pas non plus enquis de savoir si le commandant avait bien adressé aux autorités côtières un rapport sur la pollution qu'il disait avoir constatée,
- il était pleinement conscient des risques que cela pouvait présenter, étant issu d'une famille d'armateurs ayant toujours travaillé dans le monde maritime et doit donc être retenu comme pénalement responsable du délit de pollution,
- M. POLLARA présidait le conseil d'administration de PANSHIP et, très expérimenté, s'occupait des questions techniques, et bien que destinataire du rapport PSCHEDDA, il n'en a tiré aucune conséquence, s'abstenant de le transmettre au Bureau Véritas et de faire procéder aux réparations urgentes qui s'imposaient,
- il a choisi ensuite, sur le seul critère du prix, le chantier de Bijela, qui venait à peine de rouvrir et n'avait d'autre choix que de casser les prix, et la société de classification, conciliant par son choix les objectifs commerciaux de SAVARESE avec ses contraintes financières et permettant ainsi à l'Erika, qu'il n'a pas tenu en bon état de navigabilité, de naviguer,
- PANSHIP, compagnie exploitante au sens du code ISM avait l'obligation de désigner une personne à terre "pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord", or la personne désignée n'a pu être jointe,
- M. POLLARA a enjoint au capitaine de se dérouter vers les eaux espagnoles, pour échapper à la compétence des juridictions françaises, n'a pas contacté les autorités côtières pour les informer de la détresse du navire, n'a pas procédé à la notification aux autorités comme le lui imposaient les articles 1 et 2 du protocole de la convention MARPOL et a mis en péril la sécurité de son équipage,
- la société RINA a délivré le DOC à PANSHIP et le SMC à l'Erika, permettant ainsi à ce navire sous-norme de naviguer, alors qu'elle aurait dû être d'autant plus vigilante que l'Erika arborait le pavillon d'un État, Malte, qui était incapable d'assurer lui-même le contrôle de ses navires, ce qui constitue en soi une faute lourde,
- elle a également manqué à son devoir de conseil à l'égard de M. SAVARESE, que cette société de classification aurait dû alerter sur l'incapacité de l'Erika à affronter un mer formée,
- la société RINA "et M. FONASSO" doivent donc être pénalement reconnus coupables du délit de pollution,
- la marée noire consécutive au naufrage a été la pire catastrophe écologique ayant affecté les côtes françaises en raison du lieu du naufrage, de la nature du produit polluant et des conditions météorologiques qui ont suivi le naufrage,
- elle a porté atteinte gravement à la richesse écologique des régions touchées, notamment les oiseaux marins particulièrement présents en hiver, et la flore littorale,
- rien n'interdit aux parties civiles de demander la publicité du jugement, mesure de sensibilisation et de dissuasion opportune pour la réparation du préjudice,
- l'étendue et la portée de la pollution vont à l'encontre de la mission confiée aux associations agréées pour la protection de l'environnement par le législateur et l'objet de l'association subit une grave atteinte dont elle propose l'évaluation en fonction de l'étendue des côtes polluées, au tarif de 100 € par kilomètre,
- l'équité justifie qu'elle soit défrayée de ses frais de procédure,
- si la cour prononçait une relaxe, il y aurait lieu de faire application des dispositions de l'article 470-1 du Code de procédure pénale et de l'article 700 du Code de procédure civile à hauteur des sommes réclamées sur un fondement pénal.

M<sup>e</sup> Benoît CHABERT, conseil de l'Agent Judiciaire du Trésor, a déposé des conclusions (62 pages) par lesquelles il demande à la cour de :

Sur l'action publique :

- DÉCLARER les prévenus coupables du chef de pollution par rejet d'hydrocarbures ;
- STATUER ce que de droit sur les réquisitions de Madame l'Avocat Général ;

Sur l'action civile :

A titre principal,

- DIRE que la Convention qui régit la responsabilité civile due à une pollution par hydrocarbures est inapplicable à l'action civile engagée à l'occasion d'une infraction pénale prévue par la loi du 5 juillet 1983 ;

En conséquence, faire application du droit commun de l'action civile,

A titre subsidiaire, si la Cour considérait cette convention applicable,

- CONSTATER que M. SAVARESE, M. POLLARA, la société TOTAL SA et la société RINA SPA n'entrent pas dans les prescriptions de la convention CLC ;

En conséquence, faire application du droit commun de l'action civile à leur égard,

A titre infiniment subsidiaire, si la Cour considérait que les prévenus entrent dans le champ d'application de la convention CLC,

- CONSTATER que les fautes retenues pour engager la responsabilité pénale des prévenus constituent toutes des fautes caractérisées et répondent aux critères de la faute inexcusable exigée aux termes de la convention CLC ;
- CONSTATER, en conséquence, que les dispositions de la convention CLC ne sauraient limiter ou exclure la responsabilité de Monsieur Giuseppe SAVARESE, Monsieur Antonio POLLARA et des sociétés TOTAL SA et RINA SPA ;

En conséquence,

- FAIRE application du droit commun de l'action civile ;
- CONFIRMER en toutes ses dispositions le jugement rendu par le tribunal de grande instance de PARIS le 16 janvier 2008 ;



- DONNER acte à l'Agent judiciaire du Trésor du versement par TOTAL SA de la somme de 153.883.690,17 € correspondant aux condamnations prévues par le jugement du 16 janvier 2008 ;
- DONNER acte à l'Agent judiciaire du Trésor qu'en raison du caractère irrévocable du versement, il s'estime être indemnisé définitivement de son préjudice matériel ;
- DONNER acte à l'Agent judiciaire du Trésor qu'en conséquence il n'entend pas solliciter de condamnation financière à l'encontre d'autres prévenus responsables, à charge pour Total SA de se retourner éventuellement contre eux ;
- STATUER ce que de droit sur les demandes d'indemnisation du préjudice des collectivités territoriales ;

Néanmoins, y ajoutant,

- CONDAMNER solidairement les sociétés TOTAL SA, RINA SpA, et MM SAVARESE et POLLARA au paiement de la somme de 55.000 € HT en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale et dans le respect de l'article 5 de la transaction conclue avec TOTAL SA.

A ces fins, il expose que :

- à la suite du jugement prononcé par le tribunal correctionnel, l'Agent judiciaire du Trésor qui avait obtenu 153.808.690,17 € en réparation de son préjudice matériel et 75.000 € au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale a conclu avec la société TOTAL SA un accord transactionnel moyennant 153.883.690,17 €, somme restant acquise quelles que soient les décisions juridictionnelles à venir, cette transaction n'interdisant pas à l'Etat français d'intervenir devant la cour d'appel à la suite de l'appel du jugement du 16 janvier 2008 interjeté par les prévenus condamnés, pour y faire valoir les droits dont il dispose en qualité de partie civile,
- les prévenus soutiennent que la loi du 5 juillet 1983, sur le fondement de laquelle ils sont poursuivis, prévoit des incriminations plus larges que la convention MARPOL, tant pour ce qui concerne les personnes punissables qu'en ce qui concerne les comportements punissables, et que celle-ci définit de façon exhaustive les infractions de pollution maritime, posant les conditions nécessaires et suffisantes de toute incrimination,
- en effet, la convention MARPOL, en sa règle 9 de l'annexe I, vise les rejets volontaires d'hydrocarbures alors que la loi du 5 juillet 1983 réprime "l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements" ayant pour conséquence un accident de mer ayant entraîné une pollution,
- la convention MARPOL n'envisage pas explicitement la possibilité de punir d'autres acteurs du transport maritime que le capitaine ou le propriétaire alors que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 vise non seulement le capitaine, mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation ou même toute autre personne exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire,
- cependant, pour la doctrine et notamment le professeur BONNASSIES, la convention MARPOL n'interdit aucunement aux États d'adopter une réglementation plus stricte que celle qu'elle édicte même à l'égard de navires étrangers,
- cette convention a vocation à mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances et rien ne serait plus contraire que de placer hors d'atteinte de la répression certains responsables,
- l'article 194 de la convention de Montego Bay, postérieure à la convention MARPOL, rappelle l'obligation pour les États de prendre séparément ou conjointement "toutes les mesures compatibles avec la convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin" et, en son article 211 prévoit que "les États côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire ou maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale" (page 8 des conclusions),
- la chambre criminelle de la Cour de cassation a, dans un arrêt du 4 AVRIL 2006, confirmé implicitement la distinction entre l'accident de mer, condition du délit de pollution, et l'avarie, telle qu'elle est évoquée dans la convention MARPOL,
- comme l'a dit le tribunal, la situation d'avarie qu'envisage la règle 11 de l'annexe I de la convention MARPOL ne peut se rapporter qu'au principe d'interdiction des rejets posé par la règle 9 de l'annexe I de la convention, or le délit envisagé par la règle 9 est le rejet volontaire d'hydrocarbures, alors que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 prévoit une incrimination différente,
- en tout état de cause, la règle 11 de l'annexe I ne prévoit de dérogation à l'interdiction du rejet que si des précautions raisonnables ont été prises après la découverte du rejet pour le réduire, cette dérogation n'ayant pas cours si le propriétaire ou le capitaine a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement,
- le retard avec lequel les autorités côtières ont été informées permet de considérer que toutes les précautions raisonnables n'ont pas été prises, et quand bien même la cour estimerait cette condition remplie, la convention ne ferait pas obstacle à ce que le tribunal recherche si les prévenus ont agi témérement ou avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement,
- le délit de pollution suppose la réunion de trois conditions, un dommage de pollution dans les eaux territoriales, causé par un accident de mer, lequel est la conséquence d'une imprudence, négligence ou de l'inobservation des lois et règlements commise par le capitaine, le propriétaire, l'exploitant, le représentant légal ou dirigeant de fait ou par toute personne exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire,
- la première condition est manifestement remplie, les côtes françaises ayant été touchées,
- l'accident de mer est, selon l'article 2 de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 visé par le texte d'incrimination, tout "abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit un dommage matériel, soit une menace immédiate de dommage dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison" ce qui correspond aux événements qui se sont déroulés les 11 et 12 décembre 1999,
- la troisième condition fait entrer le délit de pollution dans la catégorie des infractions dites "non-intentionnelles", soumises aux dispositions de l'article 121-3 du code pénal qui, plus favorables, sont d'application immédiate,
- en application de ce texte, la responsabilité des personnes morales est engagée par toute négligence, imprudence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, mais pour les personnes physiques, il faut distinguer suivant que le lien causal est direct ou indirect car, dans ce second cas, l'infraction n'existe que si la personne physique a violé de façon manifestement délibérée une règle de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement ou encore a commis une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité,
- le lien de causalité est direct lorsque le fait reproché est soit la cause unique, exclusive, soit la cause immédiate ou déterminante du dommage et, dans ce cas, une faute simple suffit pour engager la responsabilité pénale de son auteur,
- l'inobservation des lois et règlements auquel se réfère l'article 8 de la loi de 1983 englobe aussi les conventions internationales, dont la convention MARPOL et les obligations qui en découlent, notamment celles de l'article 8 imposant un rapport, sans retard, aux autorités maritimes compétentes sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, et la convention SOLAS qui a mis en place une série d'obligations en matière de gestion de la sécurité d'un navire réunies dans le code ISM
- lorsque l'Erika a appareillé de Dunkerque, il était alors l'objet d'une corrosion ancienne qui ne pouvait être ignorée des prévenus, M MATHUR en ayant établi rapport et l'ingénieur ALGA l'ayant noté à certains endroits, et pourtant la RINA, en acceptant le maintien de la classification, lui a permis de poursuivre son activité alors que cela n'aurait pas dû être le cas,
- la RINA ne s'est d'ailleurs même pas enquis des mesures envisagées par l'armateur et la compagnie exploitante pour y remédier,
- la plus élémentaire prudence était de mise, alors qu'il s'agissait d'un navire âgé qui avait présenté de manière rémanente des défaillances structurelles et qui avait fait l'objet, moins d'un an et demi auparavant, d'une inspection minutieuse de la structure avec prise d'épaisseurs et des travaux dont tous les experts ont estimé l'insuffisance et souligné les défaillances des intervenants,
- cette corrosion, constatée sur les épaves, est une des causes certaines à l'origine directe de l'accident de mer ayant conduit à la pollution du littoral français et résulte d'une série de manquements et de négligences caractérisées de la part de prévenus,
- la société RINA a manqué à ses obligations élémentaires en prenant en classe le navire, or elle ne bénéficie pas, contrairement à ce qu'elle soutient, de l'immunité de juridiction accordée aux organes et entités constituant l'émanation d'un Etat à raison d'actes qui relèvent de la souveraineté de l'Etat concerné,
- en effet, la RINA est une société de droit italien dont les organes et représentants sont désignés sans l'intervention de l'Etat dont elle revendique le bénéfice de l'immunité de juridiction, qui n'exerce aucun contrôle sur ses comptes,
- l'activité de classification qu'elle exerce est une activité purement privée et il importe peu à cet égard que les Etats prennent en compte la délivrance d'un certificat de classe lorsqu'ils exercent leurs prérogatives de puissance publique, activité assimilable à celle du professionnel agréé qui réalise un contrôle servant de base au retrait ou à la délivrance d'une autorisation administrative,
- la société RINA, en demandant à être jugée en Italie pour les mêmes faits a, au demeurant, implicitement renoncé à l'immunité de juridiction qu'elle revendique et la convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des Etats et de leurs biens, convention certes non entrée en vigueur mais ratifiée par de nombreux Etats, dont la France, et qui établit de ce fait une règle de droit international coutumier, dispose qu'un Etat ne peut invoquer l'immunité de juridiction si quand au fond il est intervenu à la procédure ou y a participé (page 26 des conclusions),
- si la société RINA invoque encore le fait qu'elle n'aurait commencé son activité que le 1<sup>er</sup> août 1999, en réalité le décret législatif du 3 août 1998 transposant la directive européenne du 22 novembre 1994 destinée à améliorer la sécurité maritime et favoriser la liberté des prestations de services, précise, dans son article premier, qu'il s'agit d'un réaménagement du RINA et, dans son article 13 que la "société de classification italienne, dans sa qualité d'organisme privé

- déjà autorisé à l'exercice de la classification et aux opérations de jaugeage, continue à opérer en fonction des propres dispositions statutaires et avec ses propres moyens patrimoniaux et financiers",
- il s'agit donc d'une simple transformation et non pas d'une dissolution suivie de la création d'une nouvelle personne morale qui ne permettrait pas d'imputer le passé pénal de l'ancienne entité à la nouvelle,
  - la délivrance des certificats de classe et des certificats statutaires est indispensable à la navigation du navire et cela implique donc un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire,
  - le Registro Italiano, par l'intermédiaire de M. PATANE, a délivré à l'Erika l'ensemble des certificats nécessaires à la poursuite de son exploitation sans avoir examiné les relevés d'épaisseur faits par la société PAOLILLO, relevés qui portent sur des éléments de structures inexistantes ou qui mentionnent des épaisseurs supérieures à celles du neuveage,
  - l'état de l'Erika ne correspondait pas aux exigences requises et les travaux menés à Bijela se sont avérés lacunaires, au point que sur les 124 tonnes de tôles de pont dont le remplacement avait été prévu, 19 tonnes seulement ont été facturées,
  - le caractère inquiétant au regard des travaux effectués dix-huit mois plus tôt à Bijela, des déficiences structurelles du navire telles que constatées par M. ALGA au mois de novembre 1999 n'aurait pas dû échapper à M. PONASSO, ingénieur en chef de la société RINA,
  - M. SAVARESE, unique porteur de part des deux sociétés titulaires des actions de TEVERE SHIPPING, avait les plus grandes difficultés à régler ses fournisseurs, tels que PANSHIP et la société RINA, et s'il a pu payer une partie des travaux de Bijela, c'est grâce à la prime d'assurance de la chaudière de l'Erika,
  - alors qu'il savait que les réparations de l'Erika avaient été réduites dans des proportions menaçant sa sécurité, il n'avait pris, au jour du naufrage aucune disposition pour faire effectuer les réparations et mesures d'épaisseur, ce qui constitue une faute caractérisée,
  - M. POLLARA, représentant de la société PANSHIP, chargé de la gestion du navire ne pouvait ignorer, en raison de ses compétences en matière maritime, l'état réel du navire et l'insuffisance des moyens employés pour assurer son entretien et il lui appartenait d'appeler l'armateur à consacrer les moyens suffisants pour l'entretien du navire, ce qu'il n'a pas fait et qui constitue une imprudence caractérisée,
  - il a surtout favorisé la rentabilité financière de l'investissement de M. SAVARESE au détriment de la sécurité,
  - il se devait de prendre les mesures qu'imposaient l'état du navire et les réparations insuffisantes de Bijela mais a délibérément procédé à un choix de gestion privilégiant la rentabilité immédiate d'un navire en fin d'exploitation plutôt que la sécurité,
  - le rapport de Vetting établi par M. Tragin avait mis en garde contre les dangers d'un affrètement à temps et s'il admettait la possibilité d'un affrètement au spot "à la limite", cette expression aurait dû inciter TOTAL à une vigilance particulière, ce qui n'a pas été le cas,
  - en effet la date d'acceptation donnée pour un an le 21 novembre 1998 était caduque à la date de l'affrètement au voyage le 26 novembre 1999 et une nouvelle inspection Vetting aurait dû être menée, qui aurait révélé que la société de classification avait subordonné le renouvellement des certificats de l'Erika à la levée de réserves en raison du mauvais état structurel du navire,
  - TOTAL, pour honorer le contrat conclu avec ENEL, a délibérément violé le principe figurant dans la note MADEC selon lequel "aucune priorité économique ne doit être privilégiée au détriment du respect de l'environnement",
  - il est avéré que TOTAL comme TTC et TPS, par la combinaison d'une procédure Vetting sur le navire et la remise d'instructions au voyage devant être scrupuleusement observées, disposait d'un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche de l'Erika et a commis des fautes caractérisées, même si les instructions au voyage présentent un caractère habituel,
  - mais en outre, il faut souligner que les autorités maritimes n'ont jamais été avisées correctement de la réalité des difficultés rencontrées par l'Erika jusqu'au message de détresse du 12 décembre et si elles avaient été informées, elles auraient pu prendre des dispositions pour atténuer la pollution,
  - M. POLLARA ne s'est pas assuré que les autorités côtières avaient été averties et ne l'a pas fait non plus, alors pourtant que PANSHIP étant titulaire du DOC, M. POLLARA était investi d'un rôle actif dans la prévention des risques liés à la pollution et avait une obligation particulière de vigilance et de sécurité et que, ayant une longue expérience en matière maritime et connaissant l'état de la mer rencontrée par l'Erika, dont il connaissait l'état structurel, le risque de pollution lui était connu,
  - le même reproche peut être fait à M. SAVARESE, qui était au courant de la situation dès le début de l'après-midi du 11 décembre et qui ne saurait, étant l'armateur de l'Erika, alléguer son incompetence quant aux règles du droit maritime,
  - la société TOTAL a été alertée par le message téléphonique laissé sur la ligne téléphonique d'urgence et par l'appel de M. GERGAUD à M. MARTENS et n'a pourtant pas cherché à prendre attache avec les autorités côtières,
  - TOTAL ne peut raisonnablement prétendre ne pas l'avoir fait parce que les informations à sa disposition l'autorisaient à penser qu'il n'y avait pas de danger immédiat, attitude démentie par l'activité téléphonique intense déployée dans la nuit par les responsables du groupe, et prétendre que le CEDRE ayant appelé, M. THOULIN dans la soirée, ce dernier en avait conclu que les services de l'Etat étaient avisés, alors que M. THOULIN n'ignore pas que le CEDRE est une association qui ne peut être assimilée à une autorité maritime,
  - TOTAL, comme ses filiales TTC et TPS, en s'abstenant d'aviser les autorités maritimes avait pour objectif d'éviter la médiatisation de l'affaire, espérant que l'Erika parviendrait à Donges sans être soupçonné d'être à l'origine d'une pollution (page 44 des conclusions),
  - la pollution a causé à l'Etat français un lourd préjudice matériel, trouvant sa source dans l'ampleur des moyens déployés pour lutter contre la pollution,
  - après déduction des sommes versées par le FIPOL, la créance de l'Etat s'élevait à la somme de 153.808.690,17 € que le tribunal lui a accordée et qui lui a été versée par TOTAL SA à la suite de l'accord transactionnel,
  - l'Agent judiciaire du Trésor ne sollicite donc pas le versement d'une indemnisation devant la cour, mais demande que soit confirmée la finalité du jugement rendu en ce qu'il a condamné les prévenus à verser des intérêts civils,
  - la convention CLC ne vise que la responsabilité civile des dommages pour pollution par hydrocarbures et en aucun cas celle découlant de la responsabilité pénale, matière où l'indemnisation du préjudice des victimes est fondée sur l'existence d'une infraction et la condamnation de leurs auteurs,
  - la cour d'appel de Rennes a récemment affirmé que la convention CLC qui régit la responsabilité civile des propriétaires de navire était inapplicable à l'action civile engagée à l'occasion d'une infraction pénale relevant de la convention du 2 novembre 1973 et prévue par la loi du 5 juillet 1983 et la Cour de cassation qui, s'agissant de compétence, aurait pu se saisir d'office, ne l'a pas censurée (Crim. 13 mars 2007) (conclusions page 48),
  - si la cour devait néanmoins retenir l'application de la CLC à l'espèce, il y a lieu de rappeler que si cette convention édicte un principe d'absence de responsabilité des catégories de personnes qu'elle énumère à l'article III-4, ce principe tombe lorsque ces personnes ont agi témérairement avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement,
  - rejoignant l'opinion du professeur BONNASSIES, le tribunal a jugé que ni M. SAVARESE ni M. POLLARA n'entraient dans les catégories des personnes mentionnées à l'article III-4, pas plus que la RINA, qui ne participait pas directement à l'opération maritime mais exerçait seulement une mission de contrôle à elle confiée par l'armateur,
  - quant à TOTAL SA, si, de fait, cette société avait le contrôle effectif du processus d'affrètement, il n'est pas démontré qu'elle avait, en droit, la qualité d'affréteur au sens de l'article III-4 qui est d'interprétation stricte, et la mention de la convention qu'était visé l'affréteur "sous quelque forme que ce soit" devant s'entendre par référence aux différents contrats d'affrètement,
  - l'allégation par les représentants des sociétés TOTAL SA et TTC d'un mandat n'est aucunement étayée et, en l'absence de preuve, cette circonstance ne peut être retenue,
  - si la cour devait néanmoins considérer que les prévenus entrent dans le champ d'application du III-4 de la convention CLC, il y aurait lieu de considérer qu'ils sont les auteurs d'une faute commise témérairement que la jurisprudence assimile à la faute inexcusable, laquelle doit être appréciée in abstracto en prenant en considération l'attitude qu'aurait dû avoir toute personne exerçant les mêmes fonctions pour faire face à la même situation (page 56 des conclusions),
  - les imprudences, négligences et inobservation des règlements commises par les prévenus constituent des fautes caractérisées et donc inexcusables,
  - si la cour retenait l'application au bénéfice de certains prévenus de la convention CLC, elle devrait constater alors que la rédaction des dispositions du point III-4 de la convention, à la différence des dispositions du point V-2, permet les actions en réparation fondées sur une autre base que la convention à l'égard d'autres opérateurs que les propriétaires en cas de faute inexcusable,
  - le droit national approprié est alors applicable, comme l'a relevé le professeur BONNASSIES,
  - l'obstacle constitué par l'exigence d'une faute inexcusable n'en est pas un pour le juge pénal, dans la mesure où cette notion correspond à une faute caractérisée sur le plan pénal,
  - les défaillances structurelles importantes résultant de l'état de corrosion avancé de l'Erika constituaient un risque évident quant à la bonne marche du navire et un danger considérable en matière de pollution, ce dont les prévenus avaient une parfaite conscience, au plus tard à la suite de la visite d'Augusta,
  - constitue aussi un manquement évident aux règles les plus élémentaires de sécurité le défaut d'information des autorités maritimes, et l'ensemble de ces manquements permet d'écarter l'application de la convention CLC.

- **DONNER** acte à la CLCV de ce qu'elle se désiste de son appel sur intérêts civils en ce qu'il est dirigé contre la société TOTAL SA,
- **CONSTATER** l'acquiescement au jugement de la Société TOTAL SA, en ce qui concerne la décision ayant statué sur le préjudice causé à la CLCV, Pour le surplus,
- **RECEVOIR** la CLCV en son appel en qu'il est dirigé contre Messieurs SAVARESE et POLLARA et la société RINA SPEA ;

En conséquence, sur l'action publique :

- **DÉCLARER** irrecevable la demande de la société RINA SPEA tendant au bénéfice de l'immunité de juridiction reconnue à l'Etat de Malte ;

Subsidiairement,

- **DÉCLARER** la Société RINA SPEA mal fondée en sa demande de bénéfice d'une immunité de juridiction ;
- **CONFIRMER** le jugement entrepris en ce qu'il a déclaré Messieurs SAVARESE et POLLARA, la société RINA SPEA, la société TOTAL SA coupables des délits qui leur sont reprochés ;

Sur les réquisitions de Madame l'Avocat Général,

- **FAIRE** application de la loi pénale ;

Sur l'action civile :

- **CONFIRMER** la décision entreprise en ce qu'elle a déclaré recevable et bien fondée la constitution de partie civile de l'association CLCV ;
- **CONFIRMER** la décision sur la réparation allouée ;
- **CONDAMNER** solidairement, ou à défaut in solidum, Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA, la Société RINA SPEA, à payer à la CLCV la somme complémentaire de 10.000 € sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

Subsidiairement, sur le fondement de l'article 470-1 du Code de procédure pénale,

- **CONDAMNER** solidairement, ou à défaut in solidum, Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA, la Société RINA SPEA, à payer à la CLCV la somme complémentaire de 10.000 € au titre des frais irrépétibles exposés en cause d'appel.

A ces fins, il fait valoir que :

- la CLCV a interjeté appel des dispositions civiles du jugement la concernant ainsi que MM SAVARESE et POLLARA, les sociétés RINA SpA et TOTAL SA, jugement qui l'a reçue en sa constitution de partie civile et qui a condamné les personnes précitées à lui payer 15.000 € en réparation du préjudice subi et 3.000 € au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale
- la CLCV ayant accepté l'offre de la société TOTAL SA de verser irrévocablement les indemnités ainsi allouées en contrepartie de son désistement de l'appel formé à l'encontre de TOTAL SA et de TTC et TPS, la cour doit en conclure que TOTAL SA a acquiescé au jugement en ce qu'il a statué sur son préjudice,
- l'infraction non-intentionnelle poursuivie ressort des articles 8 de la loi du 5 juillet 1983 et 121-3 du Code pénal,
- il en résulte que si une faute simple suffit pour que la responsabilité pénale des personnes morales soit engagée, une faute caractérisée est nécessaire pour que la responsabilité des personnes physiques soit engagée pour une faute ayant un lien de causalité indirect,
- la faute caractérisée est une faute dont les éléments sont bien marqués et d'une certaine gravité et consiste à exposer autrui à un danger, en toute connaissance de cause, par un acte positif ou une abstention grave,
- l'état de corrosion avancé de l'Erika n'a fait l'objet d'aucune mesure correctrice sérieuse de la part de M. SAVARESE qui a cherché à réduire le coût des réparations effectuées en 1998 et obtenu indûment des certificats de navigation, ce qui constitue une faute caractérisée et a été un facteur causal certain du naufrage,
- en acceptant de fréter un navire qu'il savait insuffisamment réparé, M. SAVARESE a commis une autre faute engageant sa responsabilité pénale, puisqu'il disposait d'un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire,
- M. POLLARA avait un rôle déterminant non seulement dans la surveillance de la conformité du navire aux règles imposées par les conventions internationales et l'obtention des documents nécessaires à la navigation, qu'il a indûment obtenus, mais encore dans la conduite des travaux de BUELA en prenant part à leur préparation, leur déroulement et leur règlement,
- il avait ainsi un pouvoir de fait de contrôle sur la gestion du navire,
- il a, délibérément et en concertation avec M. SAVARESE, restreint les travaux de remise en état du navire, ce qui est l'une des causes de l'accident de mer qui s'est produit,
- la SpA RINA a renouvelé le 24 novembre 1999 le certificat de classe dans la précipitation et sous la pression de contraintes commerciales alors que des zones suspectes de corrosion substantielle avaient été observées, et cela quinze mois après une visite spéciale, ce qui était un signe préoccupant de l'état des structures d'un navire transportant habituellement des produits polluants,
- si elle avait exigé des relevés d'épaisseur sans délai, ces derniers auraient révélé l'existence de la corrosion découverte après le naufrage et le certificat de classe n'aurait pas été renouvelé, ce qui n'aurait pas permis qu'il soit affrété par TTC,
- la faute ainsi commise par l'un des représentants du RINA a provoqué l'accident de mer et la pollution,
- la SpA RINA, chargée des visites de contrôle du navire avait incontestablement un pouvoir en droit ou en fait sur la gestion du navire et doit en conséquence être retenue dans les liens de la prévention,
- le préposé de la SA TOTAL, en acceptant le navire pour l'affrètement de produits particulièrement polluants alors qu'il s'agissait d'un navire âgé, entretenu de manière irrégulière, a commis une faute d'autant plus grave que cette société s'était engagée unilatéralement à vérifier les conditions de sécurité de façon détaillée
- la SA TOTAL, par l'importance des contrôles effectués sur le navire avant son acceptation, disposait d'un pouvoir de contrôle sur sa gestion,
- la CLCV, association regroupant des usagers et des consommateurs de biens et de services agissant sur le cadre de vie, est agréée en qualité d'association de protection de l'environnement, au sens des articles L 141-1 et suivants du Code de l'environnement, depuis 1990, mais aussi considérée comme représentative au sens des articles L 411-1 et suivants du Code de la consommation,
- bien qu'indemnisée, elle conserve le droit d'agir en justice et notamment de faire appel, ayant un droit à défendre son honneur et sa considération,
- le régime de canalisation de responsabilité édictée par la convention CLC n'est pas applicable aux prévenus dont les fonctions ne correspondent pas à celles énoncées dans la liste de l'article III-4 de cette convention,
- de plus, la convention n'est applicable qu'aux seuls dommages matériels qui constituent une suite immédiate directe et nécessaire du fait dommageable,
- en application des articles L 142-2 du Code de l'environnement et L 421-1 du Code de la consommation, la CLCV peut demander réparation de tout fait causant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elle a pour objet de défendre,
- les consommateurs ont été exposés à un risque pour leur santé en raison de la pollution des coquillages, crustacés et poissons et ont subi un préjudice en leur qualité de touristes fréquentant les plages,
- le cadre de vie des habitants de la zone littorale a été gravement affecté et il en est résulté une perte de bien-être,
- si la CLCV est en droit de maintenir à l'égard des prévenus autres que la SA TOTAL et ses filiales, ses demandes de première instance insuffisamment satisfaites, elle n'entend pas demander d'augmentation du quantum des dommages-intérêts,
- cependant l'article 475-1 du Code de procédure pénale étant applicable en cause d'appel, que la partie civile soit appelante ou intimée, elle sollicite l'application de ce texte à l'encontre des prévenus avec lesquels elle n'a souscrit aucun engagement.

**M<sup>es</sup> Jean-Paul LEVY** et **M<sup>ch</sup>el QUIMBERT**, avocats de **Karun MATHUR**, ont déposé des conclusions de partie civile (35 pages) par lesquelles ils demandent à la cour de :

- **RECEVOIR** le commandant MATHUR en sa constitution de partie civile contre M. POLLARA, M. SAVARESE et la SPEA RINA ;
- **STATUER** ce que de droit sur les réquisitions de M. le Procureur Général ;
- **RÉFORMER** le jugement entrepris ;
- **DIRE** et juger MM. POLLARA, SAVARESE et la société RINA responsables de la mise en danger du commandant MATHUR et de ses préjudices consécutifs au naufrage du navire Erika ;
- **CONDAMNER** in solidum M. SAVARESE, M. POLLARA et la SPEA RINA à payer au commandant MATHUR la somme de 782.428 € (sept cent quatre-vingt deux mille quatre cent vingt huit euros) au titre de ses préjudices, outre les intérêts "à compter du jugement à intervenir" ;
- **CONDAMNER** in solidum M. SAVARESE, M. POLLARA et la SPEA RINA à payer au commandant Karun Sunder MATHUR la somme de 500.000 € (cinq cent

- mille euros) chacun au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;  
- CONDAMNER les mêmes aux entiers dépens ;

Subsidiairement, en application de l'article 470-1 du Code de procédure pénale,

- DIRE et juger que les fautes de négligence et d'imprudence commises par M. SAVARESE, M. POLLARA et la SPEA RINA ont un lien évident de causalité avec la survenance du naufrage et les dommages subis par le commandant MATHUR
- DIRE et juger qu'il n'y a aucune faute de commandant MATHUR et réformer le jugement entrepris ;

CONDAMNER in solidum M. SAVARESE, M. POLLARA et la SPEA RINA à payer au commandant MATHUR la somme de 782.428 € (sept cent quatre-vingt deux mille quatre cent vingt huit euros) au titre de ses préjudices, outre les intérêts "à compter du jugement à intervenir" ;

- CONDAMNER in solidum M. SAVARESE, M. POLLARA et la SPEA RINA à payer au commandant Karun Sunder MATHUR la somme de 500.000 € (cinq cent mille euros) chacun au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile ;
- CONDAMNER les mêmes dans les mêmes conditions aux entiers dépens.

#### A ces fins, ils exposent que :

- la vie du commandant MATHUR a été mise en danger entre le 11 décembre 1999 à 13 h 00 et son évacuation le 12 décembre à 10 heures,
- les sociétés du groupe TOTAL étant extérieures à son engagement pour embarquement à bord de l'Erika, et même si la stratégie des compagnies pétrolières a favorisé l'exploitation de navires sous-normes et de marins du tiers monde, ce qui peut être critiqué comme un manquement à l'éthique, il n'y a pas de lien de causalité direct entre le choix des compagnies pétrolières et l'exploitation des marins du tiers monde,
- par contre, les agissements du RINA et de ses préposés, celle de M. SAVARESE et celle de M. POLLARA ont incontestablement mis sa vie en danger,
- si le tribunal a prononcé une relaxe du chef du délit de mise en danger, il a retenu néanmoins sa compétence pour connaître de l'action civile de M. MATHUR sur le fondement de l'article 470-1 du Code de procédure pénale, mais a ordonné un partage de responsabilité qui n'est pas fondé,
- le commandant MATHUR a pris le commandement de l'Erika le 26 octobre 1999 et a profité d'une escale à Novorossiysk, en Russie, pour visiter les ballasts et citernes, le navire étant alors léger et purgé,
- s'il a constaté une corrosion avancée sur les deux ballasts latéraux avant, il ne s'en est pas spécialement inquiété, puisque cette corrosion était mentionnée dans un rapport de la société RINA figurant à bord lors de son embarquement,
- au cours du dernier voyage, il a cru, après avoir lancé un appel de détresse, pouvoir gagner un port pétrolier français sans l'aide des secours et n'imaginait pas que le navire puisse se casser en deux,
- tout son équipage a de même pensé au cours de l'après-midi du 11 décembre que tout allait bien et le commandant en second a souligné qu'il aurait pris les mêmes décisions que le commandant concernant les manoeuvres du pont,
- toutes les parties s'accordent pour reconnaître que l'Erika appartient à une série de navires construits selon des critères techniques dépassés et qui ont connu des problèmes de structures,
- la transformation de l'Erika, navire pré-MARPOL en navire conforme à MARPOL par l'affectation de citernes en ballasts dédiés a eu un effet pervers, puisque les capacités qui sont devenues ballasts n'étaient pas prévues initialement à cet usage,
- les parties admettent également que les conditions météorologiques étaient particulièrement éprouvantes pour le navire,
- mais le RINA attribue la cassure du navire à des torsions dues au transfert de cargaison dans des zones fragilisées par les poussées des remorqueurs et M. POLLARA estime pour sa part que l'Erika a été victime d'un phénomène de sloshing,
- M. SAVARESE pense, lui, qu'il y avait un vice caché et la société TOTAL envisage un problème inhérent au navire et à lui seul,
- les experts nommés par le juge d'instruction attribuent la cassure à une corrosion, après augmentation des contraintes subies par le navire à la suite de son envahissement par l'eau de mer,
- cette opinion est démentie par l'observation des fissures, insuffisantes pour permettre l'entrée d'une quantité d'eau suffisante, et le reproche fait au commandant quant à l'identification des avaries ne peut être retenu puisque la connaissance des avaries a pu être retardée,
- le collège expertal nommé par le tribunal de commerce de Dunkerque a conclu que le navire s'était effondré comme un château de cartes, qu'il ne pouvait être sauvé après son départ de Dunkerque, exonérant ainsi M. MATHUR de toute responsabilité,
- la quasi unanimité des experts du tribunal de Dunkerque et des sachants cités par les prévenus considèrent que les travaux des experts commis par le juge d'instruction ne sont pas pertinents, notamment la conclusion selon laquelle l'Erika ne disposait pas de soutes suffisantes,
- le choix fait par M. MATHUR de Dongs plutôt que Brest était le bon, car le port de Brest n'a pas un tirant d'eau à marée basse suffisant et que Brest ne disposait pas d'installations pétrolières,
- le commandant ne pouvait agir autrement qu'il l'a fait, comme l'ont affirmé M. CLADEN, M. POLLARA, M. CHRISTOPHE et M. SMITH,
- le naufrage est dû en vérité à l'insuffisance des travaux réalisés à Bijela, qui n'ont pas été précédés d'études suffisantes et ont été conduits dans la plus grande approximation, le remplacement des tôles sans respect de leur épaisseur au neuvaige ayant été particulièrement limité, ce qui a eu un effet très négatif,
- ces travaux ont été conduits par MM. SAVARESE et COSTAGLIA, délégué par M. POLLARA, et exécutés en accord avec la société de classification RINA et sous sa responsabilité,
- de plus, les procédures de transfert d'une société de classification à une autre n'ont pas été respectées et le RINA a eu beaucoup plus le souci du résultat commercial de la clientèle de MM. SAVARESE et POLLARA que de la rigueur qui doit être celle d'une société de classification.
- l'Erika était classée par le RINA à la plus haute cote, alors qu'il ressort du dossier qu'il ne fréquentait pas les ports américains par crainte d'une rétention par les Coast Guards pour insuffisance,
- la responsabilité de l'armement, de la gestion technique et de la société de classification est lourde, particulièrement pour le RINA dont la raison d'être est précisément de contrôler le respect des conventions internationales et des réglementations de l'État du pavillon,
- ces fautes étant inexcusables et personnelles, aucune limitation de responsabilité n'a lieu de s'exercer,
- le délit de mise en danger d'autrui résulte des manquements aux règles de sécurité, de violations des règles fixées par la convention SOLAS et du code ISM, les prévenus ayant délibérément choisi des réparations à l'économie et le maintien hors normes de la classification,
- subsidiairement les faits à l'origine du naufrage constituent des fautes ayant directement causé le naufrage et engageant la responsabilité civile de MM. POLLARA et SAVARESE ainsi que de la SpA RINA,
- le commandant MATHUR a perdu son emploi de capitaine à la navigation internationale en raison des campagnes de presse mettant en cause ses qualités professionnelles, et est resté sans emploi pendant deux ans, perdant ainsi 94.128 € de salaires, et a retrouvé un emploi dont la rémunération est inférieure de moitié, qu'il exercera le reste de sa vie active, soit 25 ans,
- il a donc perdu également la différence de salaire pendant ces 25 ans, soit 23.532 € par an,
- la mise en doute de ses capacités professionnelles et de son éthique lui ont causé un préjudice moral et son incarcération et les fouilles corporelles qui l'ont accompagnée ont été particulièrement humiliantes eu égard à sa culture,
- outre une indemnité pour préjudice moral, il sollicite l'application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale pour les frais qu'il a dû engager pour se faire représenter en justice et faire valoir ses droits.

M<sup>e</sup> VALENT et M<sup>e</sup> CORBIER, avocats de l'association "Amis des Collectifs Marée Noire", ont également déposés des conclusions (87 pages) par lesquelles ils demandent à la cour de déclarer cette association recevable en sa constitution de partie civile et de condamner solidairement l'ensemble des prévenus à lui verser un euro de dommages-intérêts pour son préjudice moral et 52.000 € au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

A cette fin, ils exposent que :

- l'association "Les Amis des Collectifs Marée Noire de Nantes" a été créée le 15 décembre 2000 pour être présente à l'instruction et être partie civile devant les juridictions de jugement,
- elle regroupe des particuliers et des associations et a pour objet social de "protéger la mer et la zone littorale, en particulier de la France, contre toutes les pollutions marines, agricoles, industrielles et leur auteurs (?), y compris par voie judiciaire, engager toute action destinée à obtenir une législation nationale, européenne et internationale tendant à améliorer la sécurité maritime, la prévention et la répression des pollutions, dans l'esprit de la protection de l'environnement",
- après avoir changé d'appellation pour celle d'association des "Amis des Collectifs Marée Noire", elle a été agréée par arrêté préfectoral le 9 mai 2007,
- aux termes de l'article L 142-2 alinéa 1 du code de l'environnement, dès lors que les faits reprochés portent un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'une association agréée a pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et

de l'environnement, cette association est habilitée à exercer les droits reconnus à la partie civile,

- l'article L 142-2 alinéa 2 du même code autorise également les associations non agréées à agir, à condition qu'elles aient été régulièrement agréées depuis au moins cinq ans à la date des faits,
- la loi ne prend pas en compte l'antériorité par rapport aux faits de l'existence juridique dès lors que l'association est agréée,
- la violation des conventions internationales sur la pollution des mers et des lois réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures porte préjudice aux intérêts que cette association s'est donnée mission de défendre et elle a, par conséquent, qualité pour exercer en l'espèce les droits reconnus à la partie civile,
- l'Erika était un navire âgé et corrodé qui a subi deux échouages dans l'Orénoque et diverses avaries, qui appartenait à une série de huit navires qui ont présenté des corrosions importantes, qui, en 1994 lors de son acquisition par M. SAVARESE, venait d'être inscrit sur une liste noire à raison d'avaries, a subi des inspections Vetting révélant d'importantes déficiences, au point que TOTAL l'a rejeté,
- son état a continué à se dégrader comme le montrent les inspections effectuées par TPS en 1995 puis en mars 1998, par BP en 1997, par Shell en février 1998,
- le rapport FISCHEDDA a confirmé l'état alarmant de l'Erika et M. FONASSO a lui-même admis que l'Erika avait "des problèmes structurels, c'est à dire certaines structures présentaient des corrosions importantes",
- le 20 mai 1998 dans le port de Stavanger en Norvège, 11 déficiences ont été constatées, dont une corrosion de la coque et le target factor est passé à 40, néanmoins, l'Erika a été autorisé à naviguer jusqu'à Naples où le bureau Véritas a effectué à une visite et émis un certificat provisoire jusqu'au 23 juin pour permettre au navire de se rendre au chantier chargé des réparations qui s'imposaient,
- le 12 juin, commande a été passée par PANSHIP au chantier de Bijela pour un montant de 590.000 \$, les travaux étant prévus sur 35 jours, et l'Erika est arrivé à Bijela le 18 juin 1998,
- après mesures d'épaisseur des ballasts latéraux 2 et du peak avant par la société PAOLI LLO, les 3 et 4 juin à Naples, l'étendue des travaux a été déterminée alors qu'habituellement, les visites quinquennales se préparent un an à l'avance par l'armateur et la société de classification,
- il n'a pas été tenu compte du rapport de M. FISCHEDDA pour effectuer les travaux (notes d'audience devant la cour page 165) et ceux-ci étaient donc insuffisants,
- pourtant M. PATANE a émis, le 15 août 1998, les certificats de classe et IOPP provisoires, qui sont devenus définitifs en décembre, après signature de M. FONASSO,
- la visite annuelle a donc débuté en août 1999 mais a dû se poursuivre à Augusta en novembre,
- entre-temps, le commandant MATHUR avait embarqué le 22 octobre 1999 et établi un rapport, après inspection de son navire les 11 et 12 novembre, qui signalait que les ballasts avant présentaient 20 % de corrosion,
- l'inspection effectuée par l'État du port à Novorossiysk le 12 novembre 1999 a également révélé quatre déficiences,
- la seconde partie de la visite annuelle, effectuée à Augusta le 24 novembre 1999 par M. ALGA avec M. AMTRANO a révélé des phénomènes de corrosion et de diminution d'épaisseur importantes, confirmant ainsi la visite Vetting de la société BP selon laquelle les tôles du pont principal présentaient une corrosion grave avec fissure, mais pourtant l'ensemble des certificats de l'Erika a été renouvelé,
- cette sévère corrosion ne peut s'être installée en quinze mois et tous les rapports d'expertise ont conclu que la cause du naufrage était la conséquence d'une corrosion particulièrement avancée du navire (page 17 des conclusions),
- l'Erika avait changé de nom, de propriétaire, de pavillon et de société de classification à maintes reprises, exploité par une single ship company immatriculée à Malte, qui a changé à trois reprises de représentants légaux, et derrière laquelle l'armateur personne physique, Giuseppe SAVARESE, s'est effacé (page 20 des conclusions),
- officiellement la TEVERE SHIPPING a deux associés, des sociétés sans aucune activité ni associés ni salariés qui sont en réalité des coquilles vides appartenant à M. SAVARESE,
- si ce dernier a reconnu devant la presse être le propriétaire de l'Erika, il n'hésite pas à mettre en avant la TEVERE SHIPPING comme propriétaire, refusant d'assumer cet emploi,
- Giuseppe SAVARESE est aussi propriétaire de trois autres navires au travers de Single Ship Companies, qui sont également des coquilles vides immatriculées dans un État qui accorde complaisamment leur pavillon et n'astreint pas les armateurs à tenir une véritable comptabilité,
- après avoir confié la gestion de l'Erika à trois sociétés différentes, il s'est adressé à PANSHIP, société créée à son initiative et à celle de Luca VITIELLO avec à sa tête M. POLLARA, professionnel averti, qui a racheté les parts de la famille SAVARESE pour devenir actionnaire à 50 % de PanShip,
- le contrat conclu le 31 mai 1997 entre PANSHIP et TEVERE SHIPPING est un contrat de prestations de services touchant à la gestion technique du navire et au maintien à la gestion nautique ou commerciale, conservées par TEVERE SHIPPING (page 25 des conclusions),
- néanmoins, comme le reconnaît M. SAVARESE, il a transféré la gestion nautique à la société PANSHIP,
- après avoir frété à temps l'Erika à la société EUROMAR, la société TEVERE SHIPPING a conclu, le 14 septembre 1999, une charte-partie avec la société SELMONT, coquille vide immatriculée aux Bahamas le 3 mai 1999 ne disposant ni de salariés ni de locaux et n'ayant aucune activité,
- SELMONT agissait au travers d'une société de droit suisse, AMARSHIP, détenue à parts égales par MM. DUCCI et CLEMENTE et qui avait conclu avec SELMONT également détenue par les mêmes associés, un contrat de prestation de services,
- si SELMONT était l'affrètement du navire et encaissait le prix du fret, AMARSHIP avait le côté opérationnel, commercial, la gestion du fret, les services comptables et le courtage,
- M. DUCCI assurait les fonctions telles que la recherche des chargements, la nomination des agents, l'envoi au capitaine des instructions au voyage tandis que M. CLEMENTE assurait les fonctions administratives,
- la société SELMONT a sous-affrété six fois l'Erika, le dernier affrètement étant signé le 26 novembre 1999 avec TTC par l'intermédiaire du courtier PETRIAN,
- la charte-partie comporte des dispositions spéciales incluant des clauses relatives à la réglementation, au code ISM, à la vitesse du navire et des instructions au voyage dont la clause K qui oblige le capitaine à prévenir TOTAL de tout incident,
- le dernier voyage de l'Erika s'est déroulé normalement jusqu'à ce qu'une gîte soit constatée et, après changement de route, quatre hommes d'équipage ont pu se rendre sur le pont dont l'un a pris des photographies,
- sur celles-ci, l'homme tenant un talkie-walkie a été reconnu par M. POLLARA comme étant le commandant en second, l'homme barbu avec un bonnet est le pompiste et le troisième homme visible est le bosco, l'auteur des photographies étant M. MAN, chef mécanicien,
- ces photographies confirment les déclarations de M. MATHUR et prouvent que l'état de l'Erika constituait bien une menace pour la vie et l'environnement,
- la convention SOLAS, dans sa dernière version, a rendu obligatoire le code ISM destiné à garantir la sécurité en mer et la prévention des blessures et décès, à empêcher les atteintes à l'environnement et qui a établi un système de gestion de la sécurité applicable tant à bord des navires qu'à terre par la compagnie responsable de l'exploitation du navire,
- la convention de Montego Bay avait notamment pour objectif d'imposer aux États parties l'adoption de lois et règlements pour maîtriser la pollution et d'harmoniser leurs règles,
- cette convention a consacré le droit d'intervention de l'État côtier sur un espace géographiquement très vaste puisqu'il s'étend non seulement à la mer territoriale mais aussi à la ZEE, zones sur lesquelles l'État côtier a compétence pour préserver l'environnement marin,
- c'est la convention MARPOL qui régit la prévention de la pollution des mers par les navires, règles dont le caractère impératif est affirmé par la convention de Montego Bay dans son article 237,
- le véritable propriétaire de l'Erika était M. SAVARESE et celui-ci a commis de nombreuses fautes d'imprudence ou de négligences concernant ses obligations telles que mettre son navire en état de naviger et agir avec prudence et dans le respect de la sécurité,
- l'OCDE dans son rapport de 2001 soulignait que les propriétaires de navire ont tendance, lorsque les recettes de fret sont peu élevées, à faire des économies sur les coûts d'entretien et M. SAVARESE n'a pas eu une autre attitude,
- de ce fait et de façon délibérée et concertée avec M. POLLARA, il a décidé la diminution du coût des travaux effectués à Bijela dans des proportions telles qu'il ne pouvait ignorer que cela mettait en jeu la sécurité du navire,
- l'équipage, recruté dans un pays en voie de développement, connaissant mal le navire pour y avoir embarqué récemment pour la plupart, ne pouvait pas avoir reçu la formation nécessaire à l'exécution des tâches de bord, telle qu'exigée par l'article 6 du code ISM ni avoir effectué des programmes d'exercice préparatoires aux cas d'urgence, ce qui a engendré une panique au moment du naufrage,
- M. SAVARESE ne disposait d'aucune trésorerie autre que celle que lui consentait la banque et il était important pour lui, selon M. DUCCI, de trouver un affrètement qui le paie de façon anticipée,
- il ne payait plus ses dettes, devant au RINA 35.000 \$ pour l'Erika en septembre 1999 et avait éprouvé de sérieuses difficultés pour régler le chantier de Bijela,
- en réalité il ressort du dossier que M. SAVARESE, faute de disposer d'un cash flow suffisant faisait de la cavalerie,
- il était en réalité en état de faillite, ne pouvant faire face au passif exigible avec son actif disponible,
- il a été conduit, pour tenter de rétablir une situation irrémédiablement compromise, à exploiter ses vieux pétroliers au mépris des normes de sécurité,
- les sociétés de classification se sont vues confier une mission de contrôle de la conformité des navires aux règlements nationaux et internationaux et exercent ainsi des tâches dévolues aux États du pavillon qui reste néanmoins responsable de la mise en oeuvre du droit de la sécurité maritime sur ses navires et en est garant,

- certaines sociétés de classification, en situation de forte concurrence, ont été tentées d'être moins exigeantes sur les normes en vigueur afin de garder en classe des navires de qualité douteuse,
- ces sociétés sont placées dans un conflit d'intérêts, puisqu'elles sont rémunérées par l'armateur, et il a pu être dit qu'un navire sous-norme peut assurer son activité à des tarifs moins élevés, en particulier si ses certificats ont été "achetés", ce qui lui revient bien moins cher que d'avoir à effectuer des réparations (page 50 des conclusions),
- si le certificat de classe n'a qu'une valeur de présomption quant à la navigabilité du navire, la délivrance des autres certificats par la société RINA atteste de la conformité du navire avec les exigences réglementaires internationales,
- dans le cadre de la procédure de transfert de société de classification, la "condition survey" imposée par les règles du RINA a mis en évidence l'état alarmant de l'Erika et M. PISCHEDDA a conclu au rejet de l'Erika,
- pourtant, la société RINA n'en a tiré aucune conséquence, s'abstenant d'avertir le bureau Veritas qui classait encore le navire, au motif que ce n'était pas de sa compétence,
- la société RINA, qui a délivré le SMC à l'Erika et le DOC à PANSHIP a soutenu que ce qui comptait pour elle, c'était l'état du navire et non la façon dont il était financièrement géré,
- pourtant, si l'on peut admettre cette position pour le certificat de classe qui dépend de critères techniques, cette attitude traduit une négligence, dans la mesure où cette situation financière peut avoir des conséquences sur l'entretien du navire et son état structurel, et est inadmissible s'agissant des certificats émis au titre de l'ISM, puisqu'elle doit vérifier l'efficacité des procédures envisagées par la compagnie,
- c'est ainsi que M. FONASSO du RINA a décerné à la société PANSHIP le DOC, le 5 mai 1998, sans avoir, comme il l'a admis, aucun élément spécifique sur la société PANSHIP autre que l'innavigabilité de l'Erika selon l'inspecteur PISCHEDDA,
- pourtant, alors que l'Erika n'avait pas subi de nouvelle visite et qu'il se trouvait encore sous classe au Bureau Veritas, le RINA a délivré à ce navire le SMC, le 3 juin 1998,
- cette faute est d'autant plus grave que l'Erika aurait dû faire l'objet d'une suspension de classe, puisque le rapport PISCHEDDA n'avait pas été transmis au Bureau Veritas comme M. POLLARA avait l'obligation de le faire (D4043/2),
- désigné pour surveiller les travaux effectués à Bijela sur l'Erika, M. PATANE n'a pas eu le temps de préparer sa mission et n'a reçu de M. COSTIGLIOLA, de PANSHIP, que les relevés d'épaisseur, sans avoir connaissance de la liste des travaux demandés par lui ou d'instructions de la société RINA,
- cette impréparation est d'autant plus dommageable qu'une bonne coopération entre l'armateur, le chantier et la société de classification est indispensable, selon M. Philippe BOISSON, dans son ouvrage publié par le Bureau Veritas en 1998,
- M. PATANE n'est pas resté au chantier durant la totalité des travaux et ceux-ci ont été nettement insuffisants,
- il a été constaté qu'une lisse sur deux avait été changée, alors qu'elles se corrodent de la même manière lorsqu'elles sont exposées aux mêmes contraintes, que l'ensemble des raidisseurs n'avait pas été changé sur toute leur longueur, qu'une plaque de tôle sur deux avait été remplacée à l'intérieur, que des tôles de pont de 16 mm ont été remplacées par des tôles de 14 mm et même 12 mm puisque c'était l'épaisseur d'une des tôles remontées à la surface,
- en émettant dans ces conditions les certificats provisoires de l'Erika, sans même faire vérifier les mesures d'épaisseur par la section spécialisée du RINA (la section DAT), M. PATANE a commis une faute d'imprudence,
- la visite annuelle de 1999 n'a pas respecté le délai de trois mois prévu après la date anniversaire de la "special survey",
- elle a révélé des phénomènes de corrosion et de diminutions importantes d'épaisseur, notamment du pont,
- pourtant la société RINA n'a pas retiré la classe de l'Erika, violant ainsi les prescriptions légales,
- elle devait le faire d'autant plus qu'elle n'avait pas été payée de ses honoraires, ce qui est un motif de suspension de la classe selon ses statuts,
- la société RINA, informée par M. POLLARA en la personne de M. FUMS des difficultés rencontrées par l'Erika dans l'après-midi du 11 décembre, n'est pas intervenue malgré sa connaissance du navire,
- la seule constatation de la violation, en connaissance de cause, d'une prescription légale implique de la part de son auteur l'intention coupable exigée par l'article 121-3 du code pénal,
- or M. POLLARA en a commis de nombreuses, qu'il s'agisse de manquements aux prescriptions relatives à la gestion de la sécurité, de manquements à l'article 4 du code ISM relatif à la personne désignée, à l'article 8 portant sur la préparation aux situations d'urgence, à l'article 10 concernant le maintien en état du navire et de son armement et en refusant que l'Erika se rende vers un port de refuge,
- le système de gestion de la sécurité doit garantir le respect des règles et règlements obligatoires et que soient pris en considération les recueils de règles, codes, directives et normes applicables recommandées, or le plan ne correspond pas à ces exigences, l'analyse des risques étant très limitée, leur évaluation succincte et leur maîtrise inexistante,
- le code ISM prévoit un DPA qui doit surveiller les aspects liés à la sécurité et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, or, après avoir été désigné par M. POLLARA, directeur de Panship, comme DPA, M. AMTRANO n'a eu aucun rôle dans la gestion de la crise le 11 décembre, quittant les bureaux une demi-heure après s'y être rendu,
- en réalité, en dépit de l'apparence d'une désignation de M. AMTRANO comme DPA, c'est M. POLLARA qui a géré seul la crise,
- et, malgré cette substitution, M. POLLARA n'a apporté aucun soutien au commandant MATHUR comme celui-ci le rapporte,
- le commandant MATHUR a ainsi déclaré "ils n'ont pas été coopératifs du tout ! Je ne devais rien attendre d'eux. Ils ne faisaient que répéter dans les communications "Va en Espagne, Va en Espagne !". Je pense qu'ils redoutaient les autorités françaises et qu'ils espéraient probablement mieux s'en sortir face aux responsables espagnols",
- force est de constater que M. POLLARA n'a pas averti les autorités côtières, avertissement pourtant prévu dans le plan SOPEP (page 68 des conclusions),
- le Shore Based Contingency Plan, établi le 31 octobre 1999 et qui a pour but "d'apporter ses conseils à l'équipe d'intervention d'urgence à terre dans l'éventualité d'un rapport d'accident [...] ou d'une situation d'urgence nécessitant la réunion de l'équipe d'intervention d'urgence", n'avait pas envisagé la situation de crise à laquelle l'Erika a été confronté et M. POLLARA n'a pas respecté ses propres procédures d'urgence,
- l'article 10 du code ISM prévoit que la compagnie doit mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et règlements pertinents, en veillant notamment à ce que toute irrégularité soit signalée, avec indication de sa cause éventuelle, que les mesures correctives soient prises et que ces activités soient consignées dans un registre,
- or le Safety Management Manual est daté du 4 novembre 1997, date à laquelle le code ISM a commencé à s'appliquer,
- le rapport de M. PISCHEDDA aurait donc dû être signalé au Bureau Veritas, aucune mesure corrective n'a été prise jusqu'à l'arrivée du navire à Bijela, et rien de tout cela n'a été consigné sur un registre,
- apprenant de M. MATHUR que l'Erika a de la gîte et des fissures sur le pont, M. POLLARA lui donne pour seule instruction d'aller en Espagne et d'éviter les contacts avec les autorités françaises, manquant à son obligation de prudence,
- le transport par mer fait courir deux risques, le risque de la mer et le risque de pollution ; or en décidant de ne plus être propriétaires de pétrolier, les compagnies pétrolières ont voulu échapper au principe de responsabilité canalisée sur le propriétaire en cas de pollution,
- la prévention de la pollution passe par un transport sûr et en affrétant l'Erika, le groupe TOTAL a manqué au principe de prudence,
- en effet, la société TTC a affrété en toute connaissance de cause un pétrolier de presque 25 ans, âge qui est un facteur d'aggravation du risque, comme la note INTERTANKO l'admet implicitement (p74 des conclusions),
- TOTAL qui n'ignore pas l'importance de l'entretien et de la maintenance du navire et qui a mis en place le Vetting par crainte d'être contrainte par le législateur de devoir répondre de l'utilisation de navires sous-normes, devait procéder, selon la note THOULIN, à une analyse complète du navire prenant en compte sa qualité, la qualité de son équipage mais aussi celle de son management,
- la procédure en vigueur en 1999 imposait à l'affrèteur de TOTAL de consulter la base SURF sur laquelle apparaissait un historique des inspections, notamment des rejets de TPS en 1994, 1995, en mars 1998, par BP en 1997,
- à la suite de l'inspection effectuée par M. Tragin, PANSHIP a indiqué par télécopie du 23 novembre 1998 que les déficiences constatées avaient été corrigées, mais il n'y a eu aucun contrôle de ces corrections,
- si selon M. GRANDPIERRE les "certificats de sécurité" délivrés par l'État du pavillon garantissent l'état de navigabilité du navire, et si la visite physique du navire a pour but de s'assurer de la conformité du certificat avec l'état du navire, M. TRAGIN n'a eu connaissance que des certificats provisoires,
- TOTAL a accepté en toute connaissance de cause la gestion éclatée et opaque du navire, alors qu'il ne pouvait ignorer que ces pratiques sont le fait de propriétaires de navires sous normes cherchant à éluder leur éventuelle responsabilité en cas de sinistre,
- alors que, dans les critères du Vetting de TOTAL et selon M. THOULIN, le changement de propriétaire est un élément important, puisque c'est lui qui détermine, en choisissant l'opérateur du navire, le mode de gestion de celui-ci, M. GRANDPIERRE, responsable du service Vetting, estime qu'il n'a pas à connaître l'armateur ni le fréteur au voyage et M. FECHOUX ignore complètement, son seul interlocuteur étant la société SELMONT,
- le contrôle de PANSHIP, dont M. THOULIN affirme qu'il a été exercé par TOTAL, s'est manifestement borné à un contrôle documentaire (le SMC, le DOC, l'absence de détention de navires gérés par PANSHIP ou d'incidents sur eux).

**M<sup>es</sup> VALENT et CORBIER font encore valoir au sujet de l'action civile que :**

- seule la faute inexcusable peut faire échec au principe de limitation de responsabilité découlant de la convention QLC,
- la faute inexcusable de l'armateur s'entend d'un manquement à une obligation fondamentale de son métier, à savoir le maintien du navire en état de naviguer et son armement par un équipage suffisant et compétent, mais elle peut aussi résider dans la violation de son obligation de sécurité maritime,
- la notion de faute inexcusable s'entend pour les juges du fond d'une conduite portant atteinte à la sécurité du navire,
- propriétaire, exploitants de pétroliers et industrie pétrolière ont nécessairement conscience de la probabilité du dommage dû à la marchandise transportée en cas d'accident de mer,
- la prise d'un risque par l'armateur est inadmissible alors qu'il doit, comme l'impose le code ISM les éviter et les combattre à la source,
- la conjonction chez le propriétaire, l'exploitant de pétroliers et l'industrie pétrolière de la connaissance des facteurs de risque et de l'absence de mesures pour l'empêcher doit devenir la définition de la faute inexcusable,
- en maintenant en exploitation intensive un pétrolier mal entretenu de presque 25 ans d'âge, transportant du fuel n° 2, marchandise particulièrement dangereuse en terme de risque pour l'environnement, MM SAVARESE et POLLARA ont choisi de ne pas se préoccuper de la prévention des risques et de faire courir délibérément un risque aux autres et ont manqué à une obligation de sécurité maritime de résultat qui a le caractère d'une faute inexcusable,
- MM DUCCI et CLEMENTE, affréteurs à temps du navire et qui avouent ignorer la législation internationale, le code ISM, la convention SOLAS, alors même qu'ils signent un contrat d'affrètement au voyage qui engage leur responsabilité du fait de la gestion nautique du navire et donc juridiquement responsables de la sécurité maritime, ne pouvaient s'en désintéresser,
- en maintenant en exploitation intensive un pétrolier mal entretenu de presque 25 ans d'âge, transportant du fuel n° 2, marchandise particulièrement dangereuse en terme de risque pour l'environnement, MM DUCCI et CLEMENTE, mais aussi la SA TOTAL par l'intermédiaire de ses filiales TTC et TPS, ont choisi de ne pas se préoccuper de la prévention des risques et de faire courir délibérément un risque aux autres et ont manqué à une obligation de sécurité maritime de résultat qui a le caractère d'une faute inexcusable,
- en tant que "sentinelle citoyenne" pour le respect de la réglementation internationale par tous les acteurs du transport maritime, l'association concluante a subi un préjudice consécutif aux faits commis pour lequel elle demande la "somme symbolique" d'un euro,
- l'instance a requis une présence devant le tribunal puis la cour des conseils de l'association, ce qui a provoqué des frais qu'il serait inéquitable de laisser à sa charge.

La commune de la Turballe, par lettre du 28 avril 2009, et la commune de Penestin, par lettre du 27 juin 2008, ont informé la cour de leur désistement.

M<sup>es</sup> MGNARD et TORDJMAN, avocats de la commune de Pornichet, ont déposé des conclusions de désistement au nom de cette commune.

M<sup>e</sup> DUMONT, avocat du conseil général du Morbihan, a déposé des conclusions de désistement pour cette collectivité publique.

M<sup>e</sup> Noël GENTY, avocat de l'ANEL et de l'AVEL, a déposé des conclusions de désistement pour ces deux associations.

M<sup>e</sup> Alain LEQLERC a, par lettre adressée à la cour, confirmé les désistement des communes de Guilvinec et de Penmarc'h ainsi que de la communauté d'agglomérations de Quimper Communauté, parties civiles qu'il représente devant la Cour.

M<sup>e</sup> LUDOT a fait connaître à la Cour que M. LESCOUET, qu'il représentait, était décédé et que l'instance n'était pas reprise par ses héritiers.

Aucunes conclusions n'ont été déposées au nom des communes de Talmont Saint Hilaire, de Guérande, de La Baule, de Mutiers en Retz, de Piriac sur Mer, de la SARL l'Huître Fle, du Comité régional des Pêches Maritimes de Bretagne et des élevages marins de Bretagne, de l'Association Environnement 56, du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement et du GIECAMA YEJ et il n'a pas été fait de demande orale à leur bénéfice.

### Section III : conclusions des prévenus

M<sup>es</sup> Philippe LEMAIRE et Jean-Pierre DAGORNE, avocats de MM Alessandro DUCCI et Mauro CLEMENTE, ont déposé des conclusions (37 pages) devant la cour par lesquelles ils demandent de déclarer irrecevables les constitutions de parties civiles des associations Robin des Bois et Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir Saint Brieuc, de dire que MM. DUCCI et CLEMENTE n'ont pas commis de faute civile et de débouter l'ensemble des parties civiles de leurs demandes, y compris celles faites au titre des frais irrépétibles.

A cette fin, ils exposent que :

- la société AMARSHIP, anciennement NEW TECHNOLOGIES, a été acquise à parts égales par MM DUCCI et CLEMENTE en 1998 et est devenue une société de courtage d'affrètements,
- MM DUCCI et CLEMENTE, ayant souhaité ajouter à leur activité celle de gestion des navires sur la base de contrats d'affrètements, sont devenus actionnaires de la société SELMONT qui exerçait cette activité,
- un contrat de prestations de services a été signé le 15 septembre 1999 entre AMARSHIP et SELMONT par laquelle la première a été chargée, moyennant commissions, de rechercher des compagnies pétrolières pour le compte de la société SELMONT,
- M DUCCI assurait la partie opérationnelle de ces deux sociétés, à savoir la conclusion des affrètements, la nomination des agents dans les ports où le navire faisait escale, l'envoi au capitaine des instructions concernant le voyage, le contrôle des fonctionnalités du navire et leur adéquation au voyage, tandis que M. CLEMENTE s'occupait de la partie administrative,
- SELMONT a conclu avec TTC un contrat d'affrètement au voyage, qui, en principe, réserve au fréteur la gestion "nautique commerciale", l'affréteur se limitant à charger et décharger sa cargaison,
- la décision de relaxe à l'égard de MM DUCCI et CLEMENTE étant définitive, la cour doit, pour statuer sur les appels formés à leur encontre sur le plan civil, apprécier les faits et les qualifier pour, le cas échéant, les condamner au paiement de dommages-intérêts aux parties civiles appelantes,
- parmi ces parties civiles, deux ont été déclarées irrecevables par le tribunal, l'association ROBIN des Bois et l'UFC Que Choisir Saint Brieuc, et la cour devra confirmer cette irrecevabilité,
- les droits reconnus à la partie civile, pour les faits portant préjudice aux intérêts collectifs qu'elle a mission de défendre et qui constituent une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, peuvent être exercés, en application de l'article L 142-2 alinéa 1 du Code de l'environnement, par les associations agréées au titre de l'article L 141-1 du Code de l'environnement et, en application de l'alinéa 2 du même article, pour les infractions aux dispositions relatives à l'eau, aux associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à la date des faits et qui se proposent, par leurs statuts, la sauvegarde des intérêts visés à l'article L 211-1 du Code de l'environnement, à savoir la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et zones humides, la protection des eaux ou la lutte contre toute pollution,
- l'association Robin des Bois, déclarée en préfecture le 20 juin 1985 mais agréée au titre de l'article L 141 - du Code de l'environnement le 4 décembre 2008, a pour objet de grouper toutes les personnes physiques ou morales désirant par toutes formes d'action non violentes, participer à la protection de l'environnement de l'homme, à la défense des espèces menacées, à la sauvegarde des milieux naturels et à la gestion rationnelle et équitable des ressources naturelles,
- or, d'une part, cet objet n'entre pas dans les prévisions de l'article L 142-2 second alinéa du Code de l'environnement et, d'autre part, l'agrément est postérieur au naufrage et ne saurait avoir un effet rétroactif,
- quant à l'UFC Que Choisir de Saint Brieuc, comme l'a relevé le tribunal, elle n'était agréée qu'en application des dispositions législatives relatives à la consommation et elle ne justifiait pas être déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits,
- contrairement à ce qui est affirmé par certaines parties civiles, la société SELMONT n'est pas une structure fictive mais a bien eu une réelle activité comme en font foi les divers affrètements conclus par elle, les factures que son conseil a produit à l'instruction et le fait que MM DUCCI et CLEMENTE avaient tous deux quitté leur emploi pour vivre de leurs nouvelles activités,
- contrairement au grief qui leur est encore fait de ne pas avoir inspecté l'Erika avant de l'affréter, rien ne les y incitait, l'Erika étant classé par la RINA à la côte la plus haute, bénéficiant d'approbations Vetting, ayant été affrété peu auparavant par TOTAL, disposant de tous les certificats requis par les conventions internationales, et sa navigabilité incombant, de par la charte-partie d'affrètement à temps, à TEVERESHIPPING, le fréteur conservant la gestion nautique du navire et s'étant, en outre, assuré les services d'un gestionnaire technique, la société PANSHIP,
- si la société SELMONT a garanti à TTC la navigabilité de l'Erika, les deux sociétés n'ignoraient pas que c'était l'armateur qui assumait cette responsabilité et TTC a d'ailleurs admis avoir su que SELMONT n'assurait pas la gestion nautique du navire,
- en outre, pour vérifier l'état de navigabilité de l'Erika, il aurait fallu que MM DUCCI et CLEMENTE l'inspectent en cale sèche, car sinon ils n'auraient rien décelé, pas plus que les nombreux inspecteurs missionnés par la banque, la RINA, les assureurs, les États du pavillon et du port, les compagnies pétrolières, la société CALEB BRETT, les agents maritimes etc...,
- s'il est encore fait grief à MM DUCCI et CLEMENTE une insuffisance des soutes, celle-ci n'avait aucune incidence sur le voyage puisqu'il était possible d'utiliser le diesel oil, dont les réserves étaient excédentaires, ou même la cargaison, sous réserve de la porter à température suffisante, qu'il était envisageable aussi de soulever avant Gibraltar en cas de nécessité et, à supposer ce grief fondé, c'était au commandant de déterminer les besoins en carburant

que SELMONT devait ensuite commander et payer,

- à aucun moment M DUCCI, contacté par M POLLARA le 11 décembre 1999, n'a été informé de l'existence d'avaries compromettant la sécurité de l'équipage et pouvant causer le naufrage du navire,
- la preuve en est qu'il a adressé, le 11 décembre à 17 h 50, à la société d'assurance PANTALIA une télécopie qui se borne à évoquer "une avarie [...] avec possible perte de chargement",
- il ne peut donc lui être reproché de ne pas avoir averti les autorités côtières,
- quant à M CLEMENTE, qui n'avait aucun rôle opérationnel, sa responsabilité est encore plus discutable,
- c'est PANSHIP qui était la "compagnie exploitante" au sens du code ISMet SELMONT, qui ne l'était pas, ne peut se voir reprocher de ne pas avoir assisté le commandant MATHUR dans la gestion de la crise,
- bien plus, en application de l'article 21 c) de la charte-partie à temps, celle-ci a été suspendue, à 14 h 18 le 11 décembre, par suite du déroutement de l'Erika, et ce dernier était donc entièrement sous la responsabilité de son armateur,
- il est encore reproché à MM DUCCI et CLEMENTE d'avoir fait appareiller l'Erika dans des conditions météorologiques périlleuses, mais ces conditions n'empêchaient pas la navigation et n'étaient d'ailleurs pas exceptionnelles en pareille saison, de plus il appartenait au commandant, s'il estimait que la navigation était impossible par suite des conditions météorologiques, de décider de retarder son appareillage,
- l'utilisation intensive de l'Erika n'est nullement démontrée, s'agissant de deux voyages par mois, et le BEA a considéré que ces voyages n'avaient pas eu d'effet néfaste sur l'Erika dont l'âge n'empêchait pas la navigation, à l'instar de nombreux autres navires employés au transport de fuel oil n° 2,
- à supposer que l'affrètement consenti par SELMONT à TTC soit constitutif d'une faute, il n'est pas démontré que cette faute a eu un rôle causal,
- subsidiairement, les communes de Quiberon et de l'île d'Hoat, qui n'établissent pas disposer d'une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière dans la protection, la gestion et la conservation d'un territoire, ne sont pas recevables à demander réparation d'un préjudice écologique et environnemental,
- les autres communes se fondent sur l'article L 142-4 du Code de l'environnement, mais ce texte est issu de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 et, contrairement à ce que soutiennent les communes qui invoquent cet article, ce texte ne peut avoir d'effet rétroactif,
- quant aux associations, hormis l'une d'entre elles, reconnue d'utilité publique, ayant eu un rôle effectif pendant plusieurs mois, un investissement sur le terrain auprès des collectivités publiques et une représentativité au plan national et international, elles ne sauraient réclamer un préjudice écologique faute de présenter des caractéristiques similaires,
- très subsidiairement, les demandes formulées au titre du préjudice moral et sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale doivent être ramenées à de plus justes proportions, étant observé, pour ce qui concerne les communes de Plouhinec et de Saint Pierre de Quiberon, que ces communes sont mal fondées à solliciter l'application de l'article 475-1 du C.P.P., alors que, bien qu'appelantes envers MM DUCCI et CLEMENTE, elles ne forment aucune demande envers eux.

**M<sup>e</sup> SUR**, conseil de M. Giuseppe SAVARESE, a déposé des conclusions en son nom (30 pages) par lesquelles il demande à la cour de :

"Vu les articles,

- 8 de la DDHC visée au préambule de la Constitution,
- 6 et 7 § 1 de la Convention européenne des droits de l'homme, 111-3 du Code pénal,
- 2 et 3 du Code de procédure pénale,

- Relaxer les prévenus en ce que la règle de droit ne pouvait être accessible à quiconque au moment du naufrage de l'Erika, ce que prouve l'intervention de maints experts professeurs de droit pendant la phase d'instruction et la vaine hésitation de la doctrine jusque devant la cour d'appel ;

Subsidiairement,

- RELAXER les prévenus en ce que ils se sont trouvés seuls face à 114 parties civiles en première instance et à une série de parties civiles indemnisées devant la cour d'appel, de telle sorte que ces dernières n'exerçaient qu'une action vindicative s'ajoutant à celle du parquet, ce qui constitue une violation du principe d'égalité des armes ;

Vu les articles,

- 55 de la Constitution de la cinquième République,
- 211 § 5 de la convention de Montego Bay (10 décembre 1982),
- 2 et 4, règle 9 et règle 11 de l'annexe 1 de la convention MARPOL (2 novembre 1973),
- 1 à 9 de la loi du 5 juillet 1983 codifiés dans le Code de l'environnement et complétés depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 par l'article L. 218-19 du Code de l'environnement,
- 121-3 alinéa 4 du Code pénal,

- DIRE et juger que s'agissant d'un naufrage intervenu le 12 décembre 1999, dans la zone économique exclusive française, d'un navire étranger, ayant entraîné une pollution par accident de mer, la convention MARPOL s'applique ;

- CONSTATER en revanche que la loi interne du 5 juillet 1983, devant mettre en oeuvre le système conventionnel international, est en son article 8 contraire à la règle 11 annexe 1 de MARPOL, de telle sorte que ledit article 8 devra être écarté ;

- DIRE et juger que M. SAVARESE, personne physique poursuivie en tant qu'«armateur», n'étant pas «armateur» au sens juridique du terme (contrairement à la société TEVERE), l'infraction de pollution ne peut lui être reprochée au visa de la règle 11 annexe 1 de MARPOL ;

Subsidiairement, si par extraordinaire la cour devait se fonder sur les dispositions de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983,

- CONSTATER que depuis la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 (article 218-19 du Code de l'environnement) applicable immédiatement en l'espèce, seule une "faute caractérisée" peut permettre d'entrer en voie de condamnation ;
- CONSTATER qu'aucune faute caractérisée n'est constituée par Giuseppe SAVARESE ni concernant les travaux de Bijela, ni concernant l'affrètement du 14 septembre 1999 ;
- CONSTATER en effet que, concernant les travaux de Bijela, il n'y a aucun document et aucune preuve permettant d'établir que le concluant aurait pris une décision ou même aurait émis un avis relatif aux dits travaux, tandis que concernant l'affrètement du 14 septembre 1999, M. SAVARESE n'a pas été mis en examen en ces termes par l'ORTC ;
- DIRE et juger que le prévenu sera relaxé des fins de la poursuite ;

Très subsidiairement,

- CONSTATER que la juridiction pénale est incompétente pour statuer sur les demandes indemnitaires des parties civiles au regard des articles 3 et 5 de la CLC.

Encore plus subsidiairement,

- DEBOUTER le commandant MATHUR de ses demandes sur le délit de mise en danger et sur le fondement de l'article 470-1 Code de procédure pénale.

A ces fins M<sup>e</sup> SUR expose que :

- la société TEVERE SHIPPING est une société MALTAISE (comme il est d'usage pour les navires italiens), qui est propriétaire de l'Erika (ce que plusieurs avocats de parties civiles ont reconnu) et est contrôlée par deux sociétés libériennes (nationalité qui leur permet de nantir la totalité de leurs parts auprès de la banque ayant financé l'acquisition du navire) dont Giuseppe SAVARESE est l'ayant droit économique,
- cette société assurait la gestion financière et commerciale de l'Erika, tandis que PANSHIP avait la charge de la gestion technique et de la maintenance et HERALD Maritime celle du recrutement de l'équipage,
- l'Erika a été acquis par TEVERE SHIPPING pour 2 millions de dollars, dont 1.850 k\$ prêtés par la Banque of Scotland, le solde étant un apport personnel de Giuseppe SAVARESE,
- l'affrètement du navire a permis un remboursement régulier de l'emprunt, ce qui a permis l'acquisition, par le même procédé, de trois autres navires portant l'en-cours à 11.800.000 \$ en 1997 et à 6.885.000 \$ la veille du naufrage de l'Erika, après rééchelonnement de la dette accordé par la banque pour pallier à la



situation née de l'immobilisation de deux des quatre navires pour la visite spéciale,

- le naufrage de l'Erika a été à l'origine des difficultés financières de M. SAVARESE qui n'a pu régler ni PANSHIP ni le RINA, alors que précédemment la valeur des quatre navires, 15 millions de dollars, excédait largement la dette,
- non seulement avant le naufrage les échéances des prêts étaient réglées, mais les autres créanciers l'étaient aussi, comme le démontre le fait qu'aucun des navires n'a été saisi avant le naufrage et, pour ce qui concerne la société HERALD Maritime, par des justificatifs bancaires versés devant le tribunal,
- l'Erika était titulaire de tous les certificats exigés par les conventions, son équipage était parfaitement qualifié et, comme l'établissent les Vettings qu'il a subis, il était en bon état,
- il s'est d'ailleurs rendu à Rotterdam le 31 mars 1998, port "dont les contrôles sont les plus exigeants du monde",
- si aucune pièce comptable de la société TEVERE SHIPPING n'a été versée, c'est qu'elle n'y était pas tenue et que la banque n'a pas déféré aux demandes de la juridiction d'instruction,
- la corrosion généralisée dont l'Erika aurait été atteinte ne reflète pas l'état du navire et, même rouillé, l'Erika ne pouvait, selon les experts cités par la défense, casser,
- rien n'autorise à affirmer que M. SAVARESE aurait minimisé les travaux de Bijela ou poussé à falsifier les résultats des mesures d'épaisseur,
- s'il est vrai que la quantité d'acier employée à la réfection de l'Erika est moindre que ce qui avait été prévu à l'arrivée au chantier de Bijela, cela tient à la pratique professionnelle qui veut que les appels d'offre portent sur tous les travaux qui peuvent être envisagés, pour éviter la surfacturation des travaux supplémentaires,
- M. SAVARESE n'a d'ailleurs pas pris part aux décisions prises sur place quant aux tôles à changer,
- s'il est vrai aussi que l'indemnité versée par l'assureur de la chaudière a servi au paiement d'une partie des travaux, M. SAVARESE n'avait aucune obligation de l'affecter à la seule réparation de la chaudière,
- l'article 7 § 1 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales dispose que "Nul ne peut être condamné pour une action ou une omission qui, au moment où elle a été commise, ne constituait pas une infraction d'après le droit national ou international" et la Cour Européenne des Droits de l'Homme en a tiré la conséquence qu'on ne peut considérer comme une loi qu'une norme énoncée avec suffisamment de précision pour permettre au citoyen de régler sa conduite,
- l'assemblée plénière de la Cour de cassation a ainsi jugé, le 21 décembre 2006, qu'on ne pouvait appliquer immédiatement une interprétation jurisprudentielle nouvelle dès lors qu'elle aurait pour effet de priver l'intéressé d'un procès équitable,
- or l'une des parties civiles a souligné devant la cour qu'elle allait fixer, dans la présente affaire, "les règles qui vaudront pour l'avenir", et l'un des professeurs de droit entendu comme témoin a admis que la compatibilité de la loi de 1983 avec la convention MARPOL posait un problème de prévisibilité,
- ainsi si les acteurs ne pouvaient savoir à l'époque du naufrage quel raisonnement juridique était applicable en droit pénal, aucune sanction ne peut être prononcée,
- en application de l'article 55 de la Constitution, la convention l'emporte sur la loi,
- la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 permet aux États côtiers signataires d'adopter, pour leur zone économique exclusive, des lois et règlements qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales, visant à prévenir, réduire ou maîtriser la pollution par les navires,
- ils exercent ainsi un simple pouvoir de police dans le cadre des règles internationales,
- la convention MARPOL pose l'interdiction des rejets, définis comme tout déversement provenant d'un navire quelle qu'en soit la cause, et par conséquent aussi bien volontaires qu'involontaires, et précise que cette interdiction ne s'applique pas aux rejets provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement à condition que toutes les précautions aient été prises après l'avarie ou sa découverte, sauf dans le cas où le propriétaire ou le capitaine a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou témérairement avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement,
- ainsi les rejets accidentels entraînent une responsabilité du propriétaire ou du capitaine dans le cas d'une faute de témérité,
- la loi du 5 juillet 1983 avait pour objectif de transposer dans le droit interne les dispositions de la convention MARPOL, et si les articles 1 à 7 de cette loi en sont l'application, tel n'est pas le cas de l'article 8 dont "nul ne conteste" qu'il n'est pas conforme à la règle 11 des annexes I et II de la convention MARPOL, d'une part sur le degré de gravité de la faute qui peut être une simple imprudence dans la loi et qui est, dans la convention "une faute inexcusable - témérité", et d'autre part quant aux personnes auxquelles l'infraction est imputable, "toute personne" dans la loi et "le propriétaire ou le capitaine" dans la convention,
- la loi de 1983 met en place un régime juridique plus sévère que celui permis par la convention dans la ZEE, ce qui est contraire à la hiérarchie des normes,
- nombre de commentateurs de la loi ont relevé son incompatibilité avec la convention MARPOL,
- la loi du 5 juillet 1983 a été abrogée, ses dispositions étant codifiées dans le Code de l'environnement, lequel par une loi du 1<sup>er</sup> août a vu son article L 218-19 remanié, notamment par ajout de la disposition suivante : "IV. - Nonobstant les dispositions du quatrième alinéa de l'article 121-3 du Code pénal, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer", harmonisant ainsi ses règles avec l'article 121-3 alinéa 4 du Code pénal,
- cette disposition, plus favorable que la précédente, est d'application immédiate, de sorte que le degré de gravité de la faute requise pour caractériser le délit de pollution doit être le même que celui établi par la convention MARPOL,
- le rejet est défini par la convention MARPOL comme "tout déversement provenant d'un navire quelle qu'en soit la cause", qu'ils soient intentionnels ou non,
- la règle 11 des annexes I et II de la convention MARPOL vise la faute de témérité, c'est à dire d'une gravité exceptionnelle, et "le capitaine ou le propriétaire" exclusivement,
- Giuseppe SAVARESE a été renvoyé devant le tribunal en qualité d'armateur propriétaire, or c'est la société TEVERE SHIPPING qui était propriétaire de l'Erika et qui aurait dû être poursuivie,
- ne l'ayant pas été, le tribunal, pour tourner la difficulté, a appliqué l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 qui vise "toute personne etc...", puisqu'il n'est pas possible de faire fi de la personne morale,
- il a, à tort, considéré également que la convention MARPOL n'était pas applicable aux rejets involontaires, ce dont sont convenus aussi bien le conseil de plusieurs collectivités territoriales parties civiles que M<sup>me</sup> l'Avocat Général,
- il a, également à tort, estimé que la règle 11 instituait un fait justificatif, alors qu'elle constitue un mécanisme de responsabilité applicable aux rejets provenant d'une avarie,
- de même, la liste d'imputabilité, liste fermée, ne s'applique pas seulement à une exception, mais dans tous les cas d'avarie,
- l'ordonnance de renvoi mentionne cinq fautes qui établiraient la culpabilité de M. SAVARESE, la minoration de l'entretien, la recherche d'une certification abusive, la conclusion d'une charte-partie à temps avec SELMONT, l'absence de compte-rendu des fuites aux autorités et de mesure pour combattre la pollution,
- le jugement n'en a retenu que deux, la minoration de l'entretien et l'affrètement à SELMONT, estimant que les autres griefs ne relevaient pas des attributions propres de M. SAVARESE,
- le premier grief se fonde sur de prétendues difficultés financières de M. SAVARESE, ce qui est inexact, et rien au dossier n'autorise à affirmer que M. SAVARESE a exigé un rabais, étant précisé qu'il n'a jamais été en situation de donneur d'ordre ou d'immixtion,
- quand au grief tiré de l'affrètement à SELMONT, la relaxe de MM. DUCCI et CLEMENTE et le fait que M. SAVARESE n'aurait pas été mis en examen pour le motif retenu par le tribunal doit conduire à sa relaxe,
- à supposer même que la cour considère que l'un ou l'autre de ces griefs constitue une faute caractérisée, il faudrait encore que cette faute soit la cause directe du dommage, or les erreurs commises par les différents experts empêchent la cour d'avoir une certitude sur l'enchaînement causal du naufrage,
- contrairement à ce que les parties civiles et le parquet considéraient, il ne suffit pas de rapporter la preuve de l'existence d'une cause parmi d'autres, mais bien d'une cause exclusive,
- vis à vis des demandes des parties civiles, la responsabilité et l'indemnisation de la pollution maritime sont régies par la convention CLC qui a mis en place un système dérogatoire et exclusif, sur la personne du propriétaire et donc sur TEVERE SHIPPING,
- dès lors, l'action des parties civiles est irrecevable contre Giuseppe SAVARESE,
- la circonstance que plusieurs parties civiles, quoique indemnisées intégralement par TOTAL SA, aient exercé une action purement vindicative devant la cour, a rompu l'égalité des armes en plaçant les prévenus dans une situation de net désavantage par rapport à leurs adversaires (page 28 des conclusions),
- quant au commandant MATHUR, le jugement a parfaitement justifié la relaxe de M. SAVARESE de ce chef et, pour les motifs énoncés dans les conclusions de première instance, les éléments constitutifs de la mise en danger ne sont pas réunis,
- le tribunal a cru pouvoir se fonder sur l'article 470-1 du Code de procédure pénale, mais cet article renvoie aux règles du droit civil pour accorder réparation de tout dommage résultant des faits ayant fondé la poursuite, et les conseils du commandant MATHUR ne précisent pas quelle règle du droit civil est invoquée à l'appui de leur demande,
- faute de cette précision, M. SAVARESE ne peut se défendre,
- en outre, l'alinéa 2 de l'article 470-1 du Code de procédure pénale dispose que "Toutefois, lorsqu'il apparaît que des tiers responsables doivent être mis en

cause, le tribunal renvoie l'affaire, par une décision non susceptible de recours, devant la juridiction civile compétente qui l'examine d'urgence selon une procédure simplifiée déterminée par décret en Conseil d'Etat.", or la société civilement responsable de M. SAVARESE, TEVERE SHIPPING, et son assureur ne sont pas parties à la procédure,

- il faudrait dans ce cas renvoyer l'affaire devant la juridiction civile compétente.

Mes Luc GRELLET et Vittorio PORZIO, avocats d'Antonio POLLARA ont déposé des conclusions (156 pages) par lesquelles ils demandent à la Cour :

#### Sur les poursuites pénales :

Vu l'article 55 de la Constitution de la 5<sup>ème</sup> République,

Vu l'article 211 § 5 de la Convention de Montego Bay (10 décembre 1982),

Vu les articles 2 et 4, les règles 9 et 11 de l'annexe 1 de la Convention MARPOL (2 novembre 1973),

Vu les articles 1 à 9 de la loi du 5 juillet 1983 codifiés dans le Code de l'environnement et complétés depuis le 1<sup>er</sup> août 2008 par l'article L 218-19 du Code de l'environnement,

Vu l'article L 121-3 al. 4 du Code pénal,

- DIRE et juger seule applicable la convention MARPOL du 2 novembre 1973 modifiée le 17 février 1978 à la pollution résultant du naufrage de l'«Erika» battant pavillon maltais survenu le 12 décembre 1999 dans la zone économique exclusive française ;

En conséquence,

- INFIRMER le jugement rendu par le tribunal correctionnel de PARIS, le 16 janvier 2008 en toutes ses dispositions ;
- RELAXER Monsieur A. POLLARA ;

#### Sur les intérêts civils :

Vu la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 modifiée à Londres le 27 novembre 1992,

Vu la Convention internationale d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 18 décembre 1971, modifiée le 27 novembre 1992 dite FIPOL,

Vu la jurisprudence de la Chambre criminelle de la Cour de cassation et du Conseil d'Etat,

- DIRE et juger les juridictions répressives matériellement incompétentes pour connaître des actions formées par les parties civiles à l'encontre de Monsieur POLLARA en ce qu'elles relèvent du régime spécial édicté par la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention du FIPOL.

En conséquence,

- Renvoyer les parties civiles à se pourvoir devant les juridictions civiles ou devant les instances représentatives du Fonds et du FIPOL constitués en exécution des deux conventions, sous réserves de l'absence d'extinction de leurs droits par prescription ou forclusion ;
- DONNER acte à Monsieur POLLARA de ce qu'il entend à titre subsidiaire discuter les moyens et pièces transmis tardivement par les parties civiles et contester tant leur recevabilité que leur bien fondé par une note en délibéré ;
- SUBSIDAIREMENT, déclarer les parties civiles irrecevables et mal fondées en leurs demandes et les en débouter.

A ces fins, ils exposent que :

- il est extrêmement difficile de trouver la cause d'un naufrage, surtout comme en l'espèce, que n'ont été remontés à la surface que de très petits morceaux d'épave, ce qui ne permet pas d'examiner l'ensemble des cassures,
- les expertises pénales étant entachées d'erreurs, le tribunal s'est référé à l'expertise ordonnée par le tribunal de commerce alors qu'aucune juridiction civile n'a statué sur sa validité, pourtant contestée en raison de la violation du principe du contradictoire par les experts,
- l'Erika a été acheté le 22 novembre 1994, un an après sa visite quinquennale à Lisbonne par le bureau Véritas, pour 2 millions de dollars, achat financé à hauteur de 1,85 millions de dollars par la banque of Scotland, le solde provenant des actionnaires de TEVERE SHIPPING,
- pour répondre aux exigences de la convention MARPOL, les citernes de l'Erika ont dû être modifiées et converties en ballasts propres puis en ballasts séparés, modifications approuvées par l'Etat du pavillon et les sociétés de classification,
- l'examen du dossier de classification, pourtant essentiel, n'a pas été fait par les experts mais figure au dossier un tableau synoptique complet des visites de classe et statutaires menées par le bureau Véritas,
- il en ressort que la visite intermédiaire, commencée à Rotterdam et terminée à Punta Delgada le 18 août 1996, a donné lieu à six recommandations, consistant notamment à procéder à des tests de pression dans les ballasts 2 et 4, des mesures d'épaisseur dans les lisses entre la serre supérieure et le haut de la citerne et des réparations dans le coqueron avant,
- ces recommandations ont été levées pour partie les 28 et 29 août 1996, les mesures d'épaisseur et travaux de rénovation de structure dans les ballasts latéraux 2 tribord et bâbord par remplacement de cinq barrots de pont et la partie supérieure des membrures correspondantes des ballasts 2 étant effectuée à Ravenne en avril 1997,
- la totalité de la partie supérieure des couples a été remplacée depuis le haut du ballast jusqu'au cinquième raidisseur longitudinal à partir du haut (couples 68, 69, 70 du ballast 2 bâbord et 69 et 70 du ballast 2 tribord),
- à Ravenne, également, les ballasts 2 tribord et bâbord ainsi que la citerne 4 centrale ont été transformés en ballasts séparés,
- l'ingénieur envoyé par la Salvage Association a conclu de sa visite que les ballasts 2 ont été trouvés généralement en bon état, sans perte d'épaisseur par corrosion et sans déformation,
- l'Autorité Maritime Maltaise a confirmé la réalité de ces réparations, précisant que "les structures des web frame des ballasts séparés 2 bâbord et tribord étaient considérablement détériorées.",
- le contrat de gestion conclu par TEVERE SHIPPING avec PANSHIP MANAGEMENT date de juin 1997, postérieurement aux réparations,
- lors de la visite annuelle par le bureau Véritas, les 11, 12 et 13 juin 1997, les ballasts 2 latéraux ont été visités et aucune fissure n'a été relevée, les tests de pression à l'eau s'avérant également satisfaisants,
- selon le responsable de la direction marine du Bureau Veritas, le rapport établi lors de la "condition survey" d'Aliaga fait simplement état des points nécessitant des travaux que l'armateur a montrés à l'inspecteur, ce dernier ne pouvant les découvrir seul en quelques heures,
- les défauts indiqués qui ont été indiqués à l'inspecteur ont été incluses dans la liste des réparations soumises au chantier de Bijela et M. FISCHEDDA n'a à aucun moment exigé que le navire soit réparé immédiatement, ce qui en démontre l'absence d'urgence,
- PANSHIP n'avait aucune raison, moins d'un an après une visite annuelle et alors que les structures d'un navire ne se détériorent que très lentement, d'avancer la visite quinquennale,
- M. CLOUET, expert nommé par le juge d'instruction, a écrit dans son rapport que le mauvais état des structures de l'Erika résultait des travaux de Bijela qui n'ont pas été menés correctement par le chantier et le représentant de l'armement ni surveillés convenablement par le RINA lors de la visite spéciale, et cela au seul motif que des tôles de pont remplacées à Bijela étaient bien en dessous des limites d'échantillonnage, alors que tous les autres experts considèrent que l'échantillonnage des tôles n'a pas d'effet sur la solidité de la structure du pont, et que les fissures du pont sont survenues à l'arrière du ballast, ce que le commandant MATHUR a démenti,
- il ne peut soutenir que la zone comprise entre les couples 69 et 70 est une zone importante de faiblesse relative alors que les tôles de pont ont été partiellement remplacées, de même que la totalité des têtes de membrures du ballast 2 tribord et la moitié des lisses de pont ont été remplacées,
- M. CLOUET n'a effectué aucune investigation sérieuse, pas même l'audit de MM. FISCHEDDA, COSTIGLIOLA et PATANE,
- le calcul de M. PAULET de désolidarisation des lisses de pont est fondé sur une hypothèse que personne n'a pu vérifier et le rapport de M. CLOUET qui repose sur lui ne saurait être retenu,
- les experts du tribunal de commerce de Dunkerque ne sont pas plus convaincants,
- dès la prise en gérance de l'Erika, MM. ZUCCARI et COSTIGLIOLA se sont rendus à bord de l'Erika et leurs visites ont permis l'établissement d'une liste exhaustive de réparations qui a été soumise à M. POLLARA afin de préparer l'appel d'offres qui a été lancé le 3 mars 1998, puis à nouveau soumis à ces

chantiers, le 6 mars, après ajout de travaux supplémentaires,

- M BATTE et M KINDERMANS ont confirmé les déclarations de M POLLARA selon lesquelles les chantiers font la plus grande partie de leurs profits sur les travaux supplémentaires pour lesquels aucun devis n'a été demandé avant d'être mis en cale sèche et que les armateurs, pour ne pas être "piégés", demandent un devis pour tous les travaux imaginables, ce qui a, de plus, l'avantage d'inciter les chantiers, eu égard au volume des travaux envisagés, à serrer les prix pour l'emporter,
- les experts de Dunkerque ont, en critiquant la préparation de la visite spéciale, confondu deux étapes, la préparation et l'organisation de la visite spéciale,
- en effet les règles de l'ACS prévoient un programme de visite (et non de contrôle comme affirmé à tort par ces experts),
- l'article 5 de ses règles a pour but d'organiser le travail de l'expert de la société de classification avant l'arrêt technique, de manière à ne pas perdre de temps, et l'article 5.1.2 prévoit qu'un certain nombre de documents concernant le navire soient préparés et analysés en amont de la visite spéciale pour permettre la sélection des zones à examiner,
- il est prévu des tableaux qui constituent les guides de l'expert pour la visite spéciale,
- si M PATANE a affirmé qu'il n'y avait pas eu de préparation du "Survey Program", il voulait parler du planning de la visite de contrôle, et non pas de l'organisation des travaux par l'armateur, qui avait été faite et a permis, contrairement aux affirmations des experts, d'élaborer l'appel d'offres,
- c'est ainsi que l'appel d'offres a tenu compte de mesures d'épaisseur faites à Aliaga en février 1998, alors que M PATANE ne pouvait les prendre en compte, étant tenu par les règles du RINA pour la visite spéciale,
- le tribunal a considéré que TEVERESHIPPING avait une situation financière difficile lors des travaux de Bijela, alors qu'il n'en était rien,
- en décembre 1997, le montant du prêt que les sociétés propriétaires des navires gérés techniquement par PANSHIP MANAGEMENT ont souscrit, était de 11.800.000 \$ et les échéances de ce prêt ont été réglées ponctuellement en mars, juin, septembre et décembre 1998,
- en 1999, à l'exception de l'échéance de septembre qui n'a été payée que partiellement (165.000 \$) mais dont la banque a accepté, le rééchelonnement eu égard à l'indisponibilité de deux navires qui effectuaient en même temps leur visite spéciale, il n'y a eu aucun incident de paiement,
- l'acceptation par la banque d'un rééchelonnement démontre sa confiance dans la situation financière des sociétés propriétaires,
- s'il est vrai que TEVERESHIPPING a demandé à SELMONT de lui régler le loyer de l'Erika le 10 au lieu du 21 décembre 1999, ce n'était certes pas pour payer la facture du chantier de Bijela, payée depuis le 6 août 1999, et cela ne démontre pas que ni-1998 M SAVARESE avait des difficultés de trésorerie,
- en réalité, la situation financière de M SAVARESE n'était pas préoccupante et d'ailleurs, dans le cas contraire, l'Erika ou les autres navires "du groupe de M SAVARESE" auraient été saisis, ce qui ne s'est pas produit à l'époque,
- le contrat conclu le 12 juin 1998 (avant l'arrivée du navire) avec le chantier de Bijela portait sur une somme de 590.000 \$, payable en trois échéances, la première, avant le départ du navire, de 30 % (suite à un accord intervenu le 15 juin), la seconde et la dernière de 30 %, payables respectivement 90 jours et 102 jours après,
- le chantier a facturé à TEVERESHIPPING une somme de 715.000 \$, le 21 août 1998, qui ne comprenait pas le coût de remplacement du treuil bâbord et du système d'amarrage à la poupe que le chantier n'avait pas pu réaliser,
- après négociation, le chantier a réduit, le 25 novembre 1998, sa facture à 686.775 \$,
- une avarie étant survenue sur la chaudière de l'Erika le 22 juin 1998, l'armateur, jugeant la proposition du chantier de Bijela trop élevée, s'est adressé à une société grecque qui s'est chargée de la réparation pour 350.000 \$, somme qui a été payée par le débit de son compte de réserve à la banque,
- lorsque la société TEVERESHIPPING a reçu des assureurs corps une avance sur l'indemnité d'assurance, elle l'a, avec l'accord de la banque, utilisée pour régler la première échéance du chantier de Bijela qui, après négociation menée par PANSHIP, s'est élevée à 300.000 \$ (pour l'Erika et la Maria S),
- à la mi-août 1998, de nouvelles discussions ont conduit à une première réduction puis à une seconde, le solde dû s'élevant alors à 485.500 \$ payables en deux fois, les 10 novembre et 19 décembre,
- à nouveau, le 25 novembre, le prix a été réduit et un nouvel échéancier obtenu par lequel 214.125 \$ devait être payé le 15 décembre, 66.130 \$ le 6 août 1999 et 77.130 \$ le 6 septembre 1999,
- les assureurs corps restant redevables pour la chaudière d'une somme de 350.000 \$ cette somme a servi au paiement du chantier, les deux dernières échéances étant directement réglées par EUROMAR,
- les experts de Dunkerque ont estimé, dans leur expertise, que la différence entre le montant estimé des travaux de structure (500.000 \$) et celui facturé (157.446 \$) ne pouvait avoir une origine commerciale, mais ces deux chiffres ne sont pas comparables, l'un étant une estimation commerciale et l'autre étant la conséquence de l'application des règles de la société de classification,
- il serait illogique que PANSHIP, n'ignorant évidemment pas la situation de trésorerie de M SAVARESE, ait lancé un appel d'offres comportant une quantité d'acier importante donc coûteuse, si cette situation avait été mauvaise,
- en réalité, aucune preuve de la volonté de minorer les travaux n'est rapportée,
- l'expertise menée par les experts commis par le tribunal de commerce de Dunkerque pêche encore par le fait que les experts ne sont pas allés à Bijela, que les responsables du chantier n'ont pas été interrogés et que la valeur probante des auditions effectuées par les experts en application de l'article 242 du Code de procédure civile est douteuse,
- il résulte du règlement du RINA que l'inspecteur de la société de classification, si ses exigences de travaux ne sont pas respectées par l'armateur, peut toujours prendre des réserves, ce qui empêche la délivrance du certificat de visite spéciale,
- PANSHIP n'avait donc pas la responsabilité de la détermination de l'étendue des travaux,
- pour évaluer celle-ci, l'inspecteur est aidé par la société chargée des mesures d'épaisseur mais c'est sa visite rapprochée qui constitue le facteur décisif,
- c'est une pratique courante, communément acceptée par toutes les sociétés de classification membres de l'ACS, que de ne changer qu'une lisse sur deux, le maintien dans des limites acceptables de la résistance longitudinale qu'elles assurent étant ensuite vérifié par le siège de la société de classification,
- ainsi, la preuve d'une faute de M POLLARA ou de M COSTIGLIOLA, qui suivait le chantier de Bijela, n'est pas rapportée,
- après Bijela (conclusions page 58 et suivantes), les ballasts et citernes ont été inspectés, notamment les ballasts 2 latéraux les 20 janvier, 25 avril et 3 août 1999 et, selon les rapports d'inspection, leur état était bon,
- le dernier rapport indiquait que 10 % de la surface totale des citernes étaient affectés par de la corrosion et que la peinture était en mauvais état, ce qui confirmait les deux inspections précédentes,
- le rapport établi par le commandant MATHUR n'a pas été envoyé à PANSHIP et a coulé avec l'Erika comme l'a indiqué son rédacteur, ce qui explique que M POLLARA ne l'ait pas reçu, et, selon M MATHUR, il ne constatait rien d'alarmant,
- si le commandant MATHUR avait eu des doutes, il s'en serait ouvert aux autorités du port de Novorossiysk qui en auraient fait mention, ce qui n'a pas été le cas,
- quinze jours après cette escale, M ALGA a visité les ballasts 2 et les a trouvés en bon état et M RICCA, son supérieur, a estimé devant la cour que leur état ne nécessitait pas l'arrêt immédiat du navire,
- à la suite des problèmes rencontrés par le "Zagarra" aux USA, le RINA a procédé à un audit additionnel de PANSHIP qui, après correction de toutes les non-conformités, a donné lieu à l'endossement du DOC,
- la société PANSHIP avait non seulement, dans le cadre de son contrat, l'obligation de maintenir l'Erika en état de navigabilité pour le compte de TEVERESHIPPING, mais avait accepté la responsabilité de l'ISM et l'obtention des approbations Vetting des sociétés pétrolières,
- au titre de l'ISM, elle avait la responsabilité de la gestion de la sécurité et de la mise en place d'un système de sécurité,
- à ce titre, PANSHIP avait la gestion des équipages, sans avoir la charge de son recrutement, confié à HERALD MARITIME par TEVERESHIPPING, c'est-à-dire d'assurer l'amélioration de leur compétence en matière de gestion de la sécurité par la tenue de fiches d'appréciation de chacun de ses membres et la formation durant plusieurs jours du capitaine sur les méthodes et règles de l'ISM, telles qu'appliquées par PANSHIP,
- l'avis des experts selon lequel PANSHIP n'était pas la compagnie responsable de l'exploitation du navire au sens du code ISM est démenti par le fait que le RINA a approuvé les plans de sécurité (SOPEP pour l'Erika et SBCP pour la compagnie),
- PANSHIP a rempli toutes ses obligations envers TEVERESHIPPING, y compris les vettings de REPSOL, le 23 octobre 1998, BP, le même jour, TOTAL, le 21 novembre 1998, SHELL, le 25 janvier 1999, TEXACO, les 3 avril et 20 novembre 1999, EXXON, le 23 novembre 1999 et REPSOL, le 3 décembre 1998 et, pour BP, dont la dernière inspection a été menée le 23 novembre 1999, le processus d'approbation était en cours,
- il n'est pas imaginable que tant d'experts chargés de la classification, du statutaire, de l'ISM des Vettings, des contrôles portuaires se soient trompés, ou pire, aient été de mèche avec PANSHIP,
- le fait pour un navire d'avoir ses certificats en règle est une présomption simple de navigabilité, mais il est alors nécessaire pour renverser cette présomption de procéder à l'examen de chacun des documents dont la sincérité est mise en doute, or tel n'est pas le cas,
- le naufrage dans le ZEE a provoqué un rejet à la mer d'hydrocarbures qui constitue une infraction à la règle 9 de la convention MARPOL,
- mais cette règle 9 ne s'applique pas, aux termes de la règle 11 de l'annexe I de cette convention, lorsque le rejet est la conséquence d'une avarie, sous réserve que toutes les conditions raisonnables aient été prises après l'avarie pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine n'aient pas agi avec l'intention de provoquer un dommage ou témérement avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement,
- ainsi, selon ces textes, les personnes susceptibles d'être poursuivies sont le propriétaire et le capitaine, c'est à dire la société TEVERESHIPPING et M MATHUR,

- ce dernier ayant été relaxé définitivement, nul ne peut plus être poursuivi sur le fondement de la convention MARPOL,
- or M POLLARA a été renvoyé devant le tribunal en application de la loi du 5 juillet 1983 et il faut donc s'interroger sur le régime juridique applicable au rejet d'hydrocarbures par un navire étranger victime d'une avarie de coque dans la ZEE,
- le régime de la ZEE résulte de la convention de MONTEGO BAY et selon celle-ci, si l'État côtier est souverain dans sa mer territoriale, il ne l'est pas dans la ZEE où ses droits et sa juridiction sont gouvernés par les dispositions de la convention,
- ainsi l'article 56 de ladite convention donne aux États côtiers des droits souverains sur la ZEE pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non, des eaux surjacentes aux fonds marins et de ces derniers et compétence dans la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, de protection et de préservation du milieu marin (article 56-c),
- en application de l'article 56.c, la pollution par les navires fait l'objet d'un régime défini dans la section 5 de la partie 12 qui comporte un article 194 qui demande aux États de prendre des mesures visant à prévenir toutes sortes de pollution et les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non,
- l'article 211-2, relatif, à la pollution par les navires, prévoit que pour ceux battant pavillon de l'État côtier, ce dernier puisse adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, sous réserve qu'ils ne soient pas moins efficaces que les règles et normes internationales,
- l'article 211-5, applicable à la ZEE, dispose que les lois et règlements doivent être conformes et donner effet "aux règles et normes internationales généralement acceptées", c'est-à-dire à la convention MARPOL, principe indirectement confirmé par l'article 220,
- pour la doctrine, il n'existe aucune marge de manoeuvre pour les États, qui doivent appliquer la convention MARPOL sans pouvoir poser des règles plus strictes,
- pour elle, c'est la convention de Montego Bay qui permet de légiférer dans la ZEE dans les limites fixées par la convention MARPOL qui, par elle-même, n'attribue aucune compétence à l'État côtier pour cela,
- quant à la jurisprudence (du tribunal correctionnel de Brest et de la cour d'Appel de Rennes quasi exclusivement), elle va dans le même sens en rappelant régulièrement les dispositions des articles 9 et 11 de l'annexe I de la convention MARPOL applicables aux délits de pollution commis dans la ZEE,
- le tribunal, dans son jugement, a commis plusieurs erreurs de droit, en estimant que la loi de 1983 édictait une incrimination différente de celle résultant de la convention MARPOL, qui ne serait pas applicable aux "accidents de mer", et en affirmant la compétence de la loi pénale française pour lutter contre la pollution dans la ZEE,
- en effet, est qualifié "rejet" par la convention MARPOL "*tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange*" et la doctrine considère qu'il s'en déduit que cette convention s'applique aussi bien aux pollutions volontaires qu'involontaires (pages 86 à 91 des conclusions),
- quant à la compétence de la loi pénale française à la ZEE, le tribunal a délibérément ignoré l'article 211-5 de la convention de Montego Bay et, de plus, l'article 56 qui donne compétence aux États côtiers sur la ZEE dans certains domaines ne vise pas la pollution par les navires,
- le ministère public et certaines parties civiles reconnaissent devant la cour que la convention MARPOL s'applique à tous les rejets, y compris ceux résultant d'un accident de mer,
- toutefois le ministère public, qui soutient que la loi de 1983 est conforme à la convention MARPOL en ses objectifs, faisant ainsi référence à l'article 31 de la convention de Vienne selon laquelle "*un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but*", omet l'article 111-4 du Code pénal qui impose une interprétation stricte de la loi pénale,
- en outre, l'objectif de la convention n'est pas le même que celui de la loi de 1983, en effet l'objectif de la convention est principalement de faire en sorte que les navires soient conformes à ses dispositions et donc à ses annexes techniques, que seuls le propriétaire ou le capitaine sont en mesure de mettre en oeuvre,
- quant à l'arrêt Intertanko, invoqué par plusieurs parties civiles, la Cour de justice des Communautés européennes ne s'est pas prononcée sur la compatibilité de la directive européenne avec la convention MARPOL et, en tout état de cause, elle n'aurait fait qu'apprécier la validité de la directive par rapport au droit communautaire,
- certaines parties civiles soutiennent que les conventions de Montego Bay et MARPOL ne peuvent être invoquées par des particuliers cependant, dès lors que le Traité est applicable, le juge pénal doit d'office l'appliquer,
- elles invoquent aussi l'avis du Professeur GUIDICELLI, d'après lequel il se déduit des articles 220 et 221 de la convention de Montego Bay et I de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer que la protection du littoral contre la pollution, intérêt légitime, justifie l'attribution de pouvoirs de police accrues aux États côtiers au-delà de leur mer territoriale et leur confère le droit de légiférer pour réprimer les pollutions,
- cet avis confond le droit d'intervention en haute mer et en ZEE avec le pouvoir de légiférer dans ces zones, limité par la convention de Montego Bay,
- M<sup>rs</sup> MIGNARD et TORDJMAN font aussi état de l'absence de procédure d'arbitrage entre la France et un autre pays signataire pour affirmer la conformité de la loi de 1983 avec la convention MARPOL, mais on ne voit pas quel État pourrait être amené à critiquer l'adoption par un État d'une loi qui ne préjudicie pas à ses propres intérêts,
- en première instance, le parquet avait soutenu que, parce qu'elle était prévisible, l'avarie à l'origine du naufrage de l'Erika n'était pas une avarie au sens de la règle 11, opinion qui conduit à ignorer la discussion du degré de la faute prévu par le ii) du b) de la règle 11 de l'annexe I de MARPOL,
- si devant la Cour, le professeur GEOUFFRE DE LA FRADELLE a cru devoir préciser que les personnes susceptibles d'être poursuivies en cas d'infraction à la convention MARPOL n'étaient pas clairement définies par celle-ci, il a ajouté que la convention prohibant les rejets, les poursuites ne pouvaient s'exercer que contre les personnes qui avaient la maîtrise du navire et pouvaient prévenir ces rejets,
- mais plus encore, la convention MARPOL est une convention de l'OMI et donc rédigée par des maritistes,
- pour ceux-ci, seul le navire est visé par la convention et l'État du pavillon ne peut engager de poursuites que contre les navires battant son pavillon alors que l'État côtier doit, lorsqu'il engage des poursuites, notifier à l'État du pavillon les mesures prises à l'encontre des navires étrangers et lui soumettre tous les rapports officiels concernant ces mesures,
- c'est donc contre les représentants légaux du navire que les poursuites peuvent s'exercer, soit envers le propriétaire ou le capitaine selon les cas,
- le propriétaire, c'est TEVERE SHIPPING comme en attestent les registres de l'autorité du pavillon et le certificat émis par l'autorité maritime maltaise,
- la jurisprudence française, comme d'ailleurs la jurisprudence italienne, ne permettent pas de condamner une autre personne que le capitaine, et ce en application de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1983, et étendre le nombre des personnes pouvant être poursuivies reviendrait à modifier l'équilibre du système mis en place par la convention MARPOL et de Montego Bay,
- en tout état de cause, la règle 9 ne s'applique pas, conformément à la règle 11 qui pose deux conditions : que les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine n'aient pas agi soit avec l'intention de provoquer un dommage soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement,
- seuls le commandant et son équipage peuvent prendre des précautions pour empêcher ou réduire le rejet et le seul rejet dont on a parlé a été celui du 11 décembre à 14 h 42,
- le commandant a incontestablement pris des décisions qui ont réglé le problème du rejet, puisqu'il n'en a plus réparé,
- PANSHIP a été informé du rejet ponctuel et des mesures prises et le commandant MATHUR n'a cessé de dire à PANSHIP que la situation était sous contrôle,
- dans ces conditions quelles précautions PANSHIP aurait-elle pu prendre, et même si elle avait estimé nécessaire d'agir, qu'aurait-elle pu faire ?
- l'équipe d'évaluation dont dispose le préfet maritime n'a aucune compétence en matière de résistance des matériaux ou d'architecture navale et ce dernier l'a confirmé ajoutant qu'il n'aurait rien pu faire s'il avait été alerté d'un risque de naufrage,
- quant à la seconde condition exigée par la règle 11 de l'annexe I, il est certain que PANSHIP n'a pas provoqué intentionnellement l'avarie,
- cependant, il faut en connaître la cause pour savoir si l'avarie a été intentionnellement provoquée et la charge de la preuve d'un acte téméraire incombe au ministère public,
- or aucune expertise ne résiste à l'examen,
- les rapports d'enquête, qu'ils soient du BEA ou de la MMA, ne sont pas destinés à rechercher les responsabilités mais à permettre la prise de mesures pour l'avenir,
- ils ont été établis rapidement, sur la base d'éléments incomplets et sans que soient respectés les règles du contradictoire,
- l'expertise de MM. CHENEAU, CLOUET et PAULET comporte des erreurs, comme l'ont démontré les experts des prévenus qui, tous, estiment que le moment fléchissant n'a jamais été dépassé,
- les experts du tribunal de commerce de Dunkerque ont d'ailleurs expressément écarté le flambement du pont comme origine du processus de ruine, la poutre-navire ne cassant pas,
- pour les experts nommés par le tribunal de commerce de Dunkerque, la ruine du navire a débuté par la cloison longitudinale tribord en partie haute, suivie par la cassure des tirants tribord aux couples 71, 72 et 73 puis par l'arrachement du bordé de muraille dans la citerne 2 tribord, qui a donné l'épave La Pèrouse, et enfin le flambement du pont entre les couples 66 et 67, mais ils ont fondé ce scénario sur des calculs qui ont échoué,
- en réalité, selon M. FAURY, ils ont forcé tous les paramètres pour tenter d'arriver à la cassure et ont finalement imaginé une incroyable série de vagues extrêmes, sans parvenir à la cassure,
- plutôt que de revenir sur leur scénario, ils ont supposé que d'autres facteurs non pris en compte dans les calculs étaient intervenus,
- lesdits calculs ont montré que ce n'est pas l'état du navire qui est la cause de sa perte,

- dès lors, il n'est pas possible de soutenir que le naufrage est la conséquence d'un acte de PANSHIP (page 126 des conclusions),
- la chambre de l'instruction, dans l'arrêt qu'elle a rendu rejetant une demande de contre-expertise, a soutenu que "l'état de corrosion du navire" était le "dénominateur commun à l'ensemble des hypothèses avancées" et serait intervenu dans l'arbre des causes, mais elle ignorait alors que les calculs des experts au pénal étaient faux et que ceux des experts du tribunal de commerce ont échoué,
- l'expression adoptée par le jugement de "corrosion généralisée" n'a pas de sens pour l'industrie maritime et ce qui a été observé par l'institut de soudure, c'est la corrosion généralisée de certaines tôles,
- les réparations faites à BUJELA observées sur les épaves Pont et La Pèrouse étaient de bonne qualité et les corrosions constatées par l'institut de soudure ne se situent pas dans les zones "clés" des scénarios adoptés par les experts de Dunckerque,
- c'est à tort, par conséquent, qu'il a été tiré de l'étude de l'institut de soudure la conclusion qu'il existait une corrosion généralisée (page 128 des conclusions), corrosion généralisée dont les calculs ont montré qu'elles ne pouvaient expliquer la cassure du navire,
- de même, l'âge du navire n'a eu aucune conséquence, l'institut de soudure ayant constaté la bonne qualité des aciers,

Les conseils de M POLLARA font encore observer, quand au degré de la faute nécessaire pour faire échec à la règle 11 de l'annexe I de la convention MARPOL, que :

- la formule du ii) du b) de la règle 11 est similaire à celle de la convention de Londres du 19 novembre 1976, en son article 4, de la convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en son article V.2 et de la convention de Varsovie de 1929 sur le transport aérien, en son article 25, à la différence que MARPOL exige un acte et non seulement une omission,
- ainsi, seule une faute d'une gravité exceptionnelle est susceptible de priver le propriétaire ou le capitaine du bénéfice de l'exception prévue par la règle 11 de l'annexe I de la convention MARPOL,
- en matière maritime, selon la doctrine, le droit commun c'est la limitation de responsabilité et non la responsabilité pleine et entière et c'est la faute inexcusable, c'est à dire une faute d'une gravité exceptionnelle, qui met en échec les limitations légales de responsabilité,
- selon le Professeur DELBEQUE, la limitation de responsabilité de l'armateur est un véritable privilège, qui doit faire l'objet d'une interprétation stricte, justifié par le fait que les expéditions maritimes se déroulent dans un milieu qui n'est pas naturel et présente des risques spécifiques,
- la jurisprudence a considéré que la faute reprochée à l'armateur doit avoir un caractère exceptionnel et être caractérisée très précisément par les juges du fond,
- pour la Cour de cassation, la faute "inexcusable" est une faute personnelle, commise témérement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait,
- en l'espèce, il est reproché à M POLLARA des fautes qui ne lui sont pas propres, puisque le choix de remplacer des tôles de 16 mm par des tôles de moindre épaisseur est celui de M COSTIGLIOLA ou encore de la société de classification, et non de M POLLARA qui n'était pas à Bujela,
- si, en droit français, le chef d'entreprise est responsable pénalement des infractions commises par ses préposés, il peut s'exonérer de cette responsabilité s'il rapporte la preuve qu'il a délégué, même tacitement, la direction du chantier à un préposé investi et pourvu de la compétence, de l'autorité et des moyens nécessaires pour veiller efficacement au respect des règles de sécurité,
- bien qu'elle n'ait pas été formalisée, la délégation de pouvoirs au niveau technique de M POLLARA à M COSTIGLIOLA était bien réelle et il avait bien la compétence, les moyens et l'autorité nécessaires,
- M COSTIGLIOLA n'ayant pas été interrogé, le juge d'instruction s'y étant refusé, M POLLARA ne saurait répondre d'une faute non identifiée commise par lui et le même raisonnement s'applique pour une éventuelle faute de M AMTRANO à Augusta (page 139 des conclusions),

Pour ce qui concerne les demandes d'indemnisations, les conseils de M POLLARA font valoir que :

- les parties civiles ont communiqué dans les derniers jours ayant précédé leurs plaidoiries plusieurs milliers de pages d'écritures et pièces, ce qui n'a pas permis aux prévenus d'organiser leur défense, en violation de l'article 6-3 de la CEDH et de l'article préliminaire du Code de procédure pénale,
- la cour a accordé aux prévenus, pour leur permettre d'examiner les réclamations et faire valoir leurs moyens de réponse, un délai jusqu'au 18 décembre 2009, délai dont M POLLARA entend user pour argumenter sur ces demandes, sans cependant qu'il puisse être considéré que ce délai supplémentaire lui permet de disposer du temps et des facilités nécessaires à l'organisation de sa défense,
- le commandant MATHUR se fonde pour demander condamnation de MM SAVARESE et POLLARA ainsi que du RINA pour mise en danger d'autrui sur les articles 223-1 et 121-3 du Code pénal, alors que l'article 223-1 du Code pénal n'est pas applicable, puisque l'article 113-12 du même code exclut l'application de la loi pénale française aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, ce qui est le cas en l'espèce, le naufrage s'étant produit dans la ZEE et M POLLARA demeurant à Ravenne en Italie,
- la juridiction pénale n'est pas compétente pour statuer sur les demandes des victimes de la pollution qui se sont constituées parties civiles, par application de la CLC,
- c'est cette convention qui doit seule s'appliquer aux demandes d'indemnisation des victimes de la pollution, qu'il s'agisse des demandes formées au titre du préjudice écologique ou du préjudice moral qui sont aussi la conséquence directe de la pollution,
- mais en outre, les victimes de la pollution peuvent saisir les tribunaux compétents d'une action en justice contre les propriétaires du navire, par application des articles 9 de la CLC et 7 de la convention sur le FIPOL, mais elles ont alors l'obligation d'assigner aussi le FIPOL et chaque Etat contractant est, en application de l'article 7.4, "tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le fond puisse se porter partie civile intervenante dans toute procédure judiciaire introduite, conformément à l'article IX de la convention de 1992 sur la responsabilité, devant un tribunal compétent de cet Etat, contre le propriétaire du navire ou son garant",
- or le FIPOL ne pouvant intervenir devant les juridictions pénales françaises, celles-ci ne sont donc pas compétentes,
- pour ce qui concerne les préjudices auxquels s'applique la CLC, il résulte de la jurisprudence française que les critères d'indemnisation édictés par le FIPOL ne s'appliquent pas au juge national, qui peut toutefois s'en inspirer, et que dès lors qu'il existe un lien certain de causalité entre la pollution et le dommage allégué, la CLC s'applique,
- dès lors, la cour n'est pas compétente pour statuer sur les indemnisations demandées et doit les renvoyer à mieux se pourvoir,
- quant à la protection offerte par l'article III.4 a) de la CLC, il n'est pas concevable que la société qu'il préside soit protégée par cette disposition et que son président ne le soit pas, alors au surplus que M POLLARA est renvoyé pour des faits commis dans le cadre de l'exercice de ses fonctions par des employés de cette même société.

M<sup>e</sup> Olivier METZNER, avocat de la société RINA S.p.A., a déposé des conclusions au fond (17 pages) par lesquelles il demande à la Cour de :

- CONSTATER l'immunité de juridiction dont bénéficie la société RINA SpA pour les faits relatifs aux délits de pollution maritime ;
- DÉCLARER irrecevable toute demande qui serait formulée par l'une des parties civiles présentes à la procédure d'appel et qui aurait déjà été indemnisée au titre du jugement entrepris ;
- CONSTATER que la société RINA SpA n'a commencé ses activités qu'à compter du 1<sup>er</sup> août 1999,

en conséquence,

- RELAXER celle-ci pour les faits antérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999 ;

A titre subsidiaire :

- CONSTATER que le délit de pollution maritime consécutif à un accident de mer, tel qu'incriminé par l'article 8 de la loi de 1983, figure aujourd'hui à l'article L. 218-19 (alinéa 2) du Code de l'environnement ;
- CONSTATER que l'article L. 218-19 (alinéa 2) du Code de l'environnement n'incrimine que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord du navire ;
- EN DÉDUIRE que la société RINA, en tant que société de classification, ne saurait en aucun cas se voir imputer le délit de pollution maritime précité ;
- RELAXER en conséquence la société RINA du chef du délit de pollution ;

A titre encore plus subsidiaire :

- CONSTATER la non conventionnalité des articles L. 218-18 et L. 218-19 du Code de l'environnement ;
- EN DÉDUIRE que :

⇒ ces articles ne sauraient incriminer les faits d'espèce ;

⇒ la société RINA ne saurait donc se voir imputer les faits reprochés ;

- RELAXER en conséquence la société RINA du chef de délit de pollution ;

Enfin, à titre infiniment subsidiaire :

- CONSTATER que la société RINA n'est pas l'auteur de faits de nature à constituer le délit de pollution maritime ;
- RELAXER par conséquent la société RINA du chef du délit de pollution maritime.

**A ces fins il fait valoir que :**

- la certification de classe et la certification statutaire sont complètement superposées et il n'est plus possible de distinguer entre les deux et d'ailleurs M ALGA a apposé son visa le 24 novembre 1999 non seulement sur le certificat de classe, mais aussi sur les certificats statutaires, dont le Safety Construction qui atteste de la solidité structurelle,
- si la renonciation au privilège de juridiction est possible, selon le professeur STERN, celle-ci doit provenir du bénéficiaire ultime, l'État de Malte en l'occurrence, et celui-ci, bien loin d'y renoncer, l'a fait valoir,
- M<sup>me</sup> STERN rappelant que, selon la Cour de cassation, si la renonciation peut être tacite, elle doit être claire et interprétée de façon stricte,
- ainsi une renonciation devant une juridiction, comme par exemple une juridiction italienne ou un juge d'instruction français, n'implique pas renonciation devant d'autres,
- l'immunité de juridiction de la société RINA ne prive aucunement les parties civiles de leur droit d'agir puisqu'elle ne les prive pas du droit d'agir contre les prévenus qui n'en bénéficient pas,
- l'affirmation selon laquelle une telle action ne serait plus possible car prescrite n'est pas étayée et, si tel était le cas, elle tiendrait à l'inaction des parties civiles qui n'ont intenté aucune action conservatoire devant les juridictions maltaises,
- le tribunal a fait une distinction entre le rejet, illicite selon MARPOL (et les articles 1 à 7 de la loi de 1983) et la pollution des eaux territoriales résultant d'un accident de mer (incriminé par l'article 8 de la loi de 1983) qui était seule visée par l'ordonnance de renvoi,
- or l'article 8 a été abrogé par la loi du 10 août 2008 devenant l'article L 218-19 alinéa 2 du Code de l'environnement qui dispose : *"Est puni de la même peine le fait, pour tout capitaine ou responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux"*,
- cet article ne vise plus que le "capitaine" ou le "responsable de la conduite ou de l'exploitation" et non plus "toute personne ayant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire",
- la loi pénale française est, en principe, inapplicable au-delà de la mer territoriale et dans la ZEE, les autorités françaises n'exercent que les compétences reconnues par le droit international, notamment en matière de protection de l'environnement marin,
- la convention de Montego Bay (dite aussi UNCLOS), applicable à cette matière, précise dans son article 2 les pouvoirs des États sur leur mer territoriale, qui ne sont nullement absolus, et, dans son article 56, que les États côtiers ont, dans la ZEE, juridiction pour ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin,
- cependant, l'article 211(5) de cette convention impose que les lois et règlements pris soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées et la convention MARPOL n'avait ni pour objet ni pour effet de modifier la compétence internationale des juridictions pénales de chaque État,
- la loi de 1983 distingue deux infractions, celle de pollution par rejet et celle de pollution par accident de mer, et c'est cette dernière incrimination (qui seule incrimine les personnes exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire) qui est visée dans l'ordonnance de renvoi,
- or, l'article L 218-18 qui étend le périmètre des personnes pouvant être poursuivies ne vise que les seuls cas de pollution par "rejet" et non ceux par accident de mer,
- dès lors la société RINA ne peut être auteur du délit de pollution par accident,
- elle ne peut pas plus être déclarée complice d'un tel délit, puisque la complicité suppose la conscience d'apporter son aide ou son assistance à la préparation ou la consommation d'un délit, preuve qui n'est pas rapportée, d'autant que le délit lui-même est un délit non-intentionnel,
- une telle requalification serait d'ailleurs contraire au droit qu'à toute personne mise en cause de connaître l'accusation portée contre elle,
- en tout état de cause, la cour ne pourra que constater que les nouvelles dispositions du Code de l'environnement sont contraires au droit international,
- en effet, dans la ZEE le pouvoir accordé aux États d'adopter des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires étrangers qu'ils tiennent de l'article 211 de la convention de Montego Bay est limité par le point 5 de cet article qui impose que les lois et règlements soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées, à savoir la convention MARPOL,
- or les dispositions nouvelles du Code de l'environnement incriminent des personnes qui ne sont pas visées par cette convention et n'établissent pas de distinction selon la faute commise, contrairement à la convention MARPOL,
- dans sa règle 11 b), la convention MARPOL ne vise que le capitaine et le propriétaire du navire et l'interprétation qui étendrait l'incrimination à d'autres personnes serait contraire au principe de l'interprétation stricte des lois pénales,
- qui plus est, considérer que MARPOL vise un ensemble de personnes plus étendu que le capitaine ou le propriétaire aboutirait à un résultat absurde et discriminatoire, puisqu'une société comme la RINA ne pourrait remplir la condition imposée par le point i) de la règle 11 b) de la convention, à savoir que *"toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet"*, et que sa mise en cause dépendrait, aux termes du point ii) de la règle 11b), du comportement d'un tiers, puisque, aux termes de cette disposition, le rejet provenant d'une avarie est toujours illicite lorsque le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage ou témérairement avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement,
- en outre, alors que la loi de 1983 vise, dans son esprit comme dans sa lettre, les personnes ayant un contrôle réel, continu, effectif, dans la gestion ou la marche du navire, il ne saurait être soutenu que la RINA, dont l'intervention se borne à des certifications précédées et suivies de visites périodiques, a un pouvoir de contrôle dans la gestion du navire,
- l'article L 218-19 du Code de l'environnement qui reprend l'incrimination qui figurait à l'article 8 de la loi de 1983 en ce qu'il sanctionne la pollution résultant d'un accident de mer sans distinguer selon la gravité de la faute qui en est à l'origine, est plus sévère que la convention MARPOL et donc contraire à celle-ci,
- cet article, qui sanctionne indifféremment des pollutions quelle que soit la gravité de la faute commise, incrimine nécessairement des rejets qui ne seraient pas considérés comme illicites par la convention MARPOL,
- l'exigence d'une faute téméraire telle qu'imposée par la règle 11.b ii) ne peut constituer une simple condition d'un "fait justificatif", car la nature de la faute du capitaine ou du propriétaire est un des éléments constitutifs de l'infraction, à savoir l'élément moral,
- on ne saurait pas plus soutenir que la pollution des eaux territoriales est un des éléments constitutifs de l'infraction sanctionnée, l'article L 218-19 du Code de l'environnement ne mentionnant pas la "pollution des eaux territoriales", et cela aurait pour conséquence que la cour d'appel de Paris serait alors territorialement incompétente, en application de l'article 382 du Code de procédure pénale.

Par d'autres conclusions (69 pages) M<sup>ss</sup> METZNER, LE BERRE et ENGELSEN, tout en précisant que celles-ci sont la suite et le complément des précédentes, demandent à la cour de :

- CONSTATER l'immunité de juridiction dont bénéficie la société Rina SpA pour les faits relatifs aux délits de pollution maritime ;
- DÉCLARER irrecevable toute demande qui serait formulée par l'une des parties civiles présentes à la procédure d'appel et qui aurait déjà été indemnisée au titre du jugement entrepris ;
- CONSTATER que la société RINA SpA n'a commencé ses activités qu'à compter du 1<sup>er</sup> août 1999 et, en conséquence,
- RELAXER celle-ci pour les faits antérieurs au 1<sup>er</sup> août 1999 ;

A titre subsidiaire :

- CONSTATER que le délit de pollution maritime consécutif à un accident de mer, tel qu'incriminé par l'article 8 de la loi de 1983, figure aujourd'hui à l'article L 218-19 (alinéa 2) du Code de l'environnement ;

- CONSTATER que l'article L. 218-19 (alinéa 2) du Code de l'environnement n'incrimine que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord du navire ;
- En DÉDUIRE que la société RINA, en tant que société de classification, ne saurait en aucun cas se voir imputer le délit de pollution maritime précité ;
- RELAXER en conséquence la société RINA du chef du délit de pollution ;

A titre plus subsidiaire :

- CONSTATER la non conventionnalité de l'article 8 de la loi de 1983 ;
- En DÉDUIRE que cet article ne saurait incriminer les faits d'espèce ;
- En DÉDUIRE que la société RINA ne saurait donc se voir imputer les faits reprochés ;
- RELAXER en conséquence la société RINA du chef de délit de pollution.

A titre encore plus subsidiaire :

- CONSTATER que la société RINA n'est pas l'auteur de faits de nature à constituer le délit de pollution maritime ;
- RELAXER par conséquent la société RINA du chef du délit de pollution maritime ;

Enfin, à titre infiniment subsidiaire :

- CONSTATER que la faute d'imprudance reprochée à M. ALGA, à l'issue de la visite annuelle d'Augusta, ne peut tout au plus être qualifiée que d'erreur d'appréciation, et en aucun cas de faute caractérisée ;
- DIRE et juger en outre, qu'en l'absence de démonstration que la corrosion a joué un rôle, direct ou même indirect et/ou accessoire, dans la perte totale du navire «Erika», il n'existe pas de lien de causalité «certain» entre l'erreur d'appréciation imputable à M. ALGA, et la perte du navire «Erika» ;
- RELAXER de plus fort, dans ces conditions, la société RINA du chef du délit de pollution maritime ;

A cette fin, ils font valoir que :

- selon les règles du REGISTRO NAVALE, "les interventions périodiques du RINA ne sont en aucun cas destinées à se substituer aux vérifications de bonne exploitation qui doivent être effectuées sous la responsabilité des propriétaires et exploitants", la classification ne garantissant en aucun cas la navigabilité du navire,
- contrairement aux allégations de certaines parties civiles, le REGISTRO ITALIANO puis la société RINA se sont toujours situés parmi les meilleures sociétés de classification, comme le démontre le fait que le REGISTRO, à la suite de l'adoption de la première directive européenne sur les "organismes agréés" a immédiatement été habilité par l'État italien, a passé avec succès les audits de qualité de l'IACS, mais aussi les statistiques de pertes totales et d'accidents majeurs et le taux de détention des navires particulièrement faible,
- le tribunal a fondé sa condamnation sur la faute qu'aurait commise la société RINA lors de la visite annuelle de l'Erika à Augusta,
- il faut cependant rappeler qu'il n'y a aucune différence entre la visite annuelle de classification spécifiée dans le règlement de l'IACS Z10.1 et la visite statutaire de la résolution OM A744(18) et chaque visite annuelle est faite à ces deux titres,
- cette dernière résolution indique, dans ses généralités, que la visite doit comporter un examen devant permettre de s'assurer, autant que possible, que la coque et les tuyauteries sont maintenues dans un état satisfaisant,
- la règle 10 de la convention SOLAS relative aux visites de la structure, des machines et du matériel d'armement prévoit que la visite annuelle doit comprendre une "inspection générale" de ces éléments, alors que pour les visites spéciales, celle-ci doit comprendre leur inspection complète),
- le certificat de classe ayant été émis le 30 août 1998, la visite annuelle devait être faite au plus tard le 30 novembre 1999,
- cette dernière a été menée en deux temps, la première à Gênes, où l'inspecteur NEGRI a procédé à toutes les opérations statutaires et de classe concernant la coque, à l'exception de la visite des ballasts qui a été menée dans un second temps à Augusta, la réglementation du port de Gênes ne la permettant pas,
- à la demande de PANSHIP, la seconde partie de la visite annuelle s'est donc déroulée à Augusta où M. RICCA, chef du bureau d'Augusta, a désigné son adjoint, M. ALGA, pour y procéder après avoir eu connaissance du "Survey Status" de l'Erika,
- comme l'accès aux ballasts est impossible à quai, le navire étant en opérations commerciales, ceux-ci n'ont été visités que le troisième jour et, pour que M. ALGA dispose du temps nécessaire, dès 6 h du matin,
- s'il a remarqué des éléments partiellement corrodés dans le peak avant, cette corrosion n'affectait pas des éléments concourant à la solidité de la structure et ce qu'il a pu voir avec une lampe torche dans les ballasts 2 latéraux se bornait à une lisse du pont principal arrimée, les autres paraissant simplement rouillées,
- M. ALGA a dû remplir nombre de rubriques relatives à l'état des structures et capacités du navire dont aucune ne comporte d'information négative,
- d'un commun accord avec M. RICCA, M. ALGA a considéré que ses constatations portant sur des éléments de renfort et non pas de structures n'exigeaient pas d'intervention immédiate,
- comme prévu dans le règlement du RINA, il a fait figurer dans le rapport ESP (Enhanced Survey Program) la recommandation de réparation du peak avant dans les deux mois suivants et celle de profiter de l'arrêt d'exploitation qui s'ensuivra pour procéder à des mesures d'épaisseur des lisses du pont principal, pour rechercher si des travaux seront nécessaires et dans quel délai,
- c'est à tort que le tribunal a pu considérer que les constatations de l'ingénieur ALGA révélaient que les structures du navire étaient dans un état préoccupant, alors que ce dernier, loin de les juger préoccupantes, a indiqué qu'en dehors de la première lisse les autres étaient comme neuves et il n'envisageait dans son rapport que la réparation de l'échelle d'accès dans la partie haute,
- les travaux et mesures devaient être faits avant fin janvier 2000 comme le montre le "Factual Report Survey" et ce délai permettant de s'assurer que des investigations plus poussées seront menées avant la prochaine visite annuelle est raisonnable, d'autant que les éléments notés ne mettaient pas en cause la structure du navire,
- le commandant MATHUR, lorsqu'il prétend avoir noté dans un rapport une corrosion importante, de l'ordre de 20 %, tente ainsi de limiter les conséquences de ses carences avant le dernier voyage de l'Erika,
- il a d'ailleurs évolué dans ses déclarations, les rendant plus alarmantes au fur et à mesure de ses auditions, alors que s'il avait été vrai que le navire présentait une corrosion de 20 %, il aurait dû en informer PANSHIP, ce que cette société dément, en faire rapport dans la documentation ISM à destination de l'armateur, de l'inspecteur de classe et des autorités compétentes de l'Etat du port de Novorossiysk, comme le lui imposait la règle 11.c de la convention SOLAS,
- il aurait dû en faire part à M. ALGA, qui a démenti en avoir parlé avec lui, et refuser de prendre la mer s'il avait été alarmé par l'état des structures du navire,
- enfin, le rapport établi moins de quatre mois auparavant par le commandant en second décrit l'état des ballasts 2 latéraux comme satisfaisant, de même que celui du Vetting de TEXACO à Termini Imerese du 20 novembre 1999 n'a rien noté de négatif au chapitre 7 du questionnaire OCIMF, et indique que, selon le commandant, l'état général est bon,
- si, selon les experts normés par le tribunal de commerce de Dunkerque, "la forme du visa porté [par M. ALGA] sur le certificat de coque ne pouvait pas permettre de connaître l'origine technique réelle de la recommandation", il faut souligner qu'il n'existe pas de règles IACS ni de règles du RINA ou de recommandations OM concernant les visas à apposer sur les certificats de classe, mais uniquement, en annexe du règlement IACS de 1999, table VIII l'exigence que le rapport de visite mentionne en annexe la description détaillée de la visite effectuée et de la recommandation émise, exigence que M. ALGA a respectée,
- l'allégation desdits experts selon laquelle la forme du visa occulterait l'existence de problèmes de structures, suggérant une dissimulation, traduit leur mauvaise foi,
- si, d'après le ministère public, M. ALGA a commis une énorme faute en n'immobilisant pas l'Erika après sa visite, il faut toutefois rappeler que l'inspecteur a eu à sa disposition le "Survey Status" et les rapports de MM. PATANE et PAOLILLO, qui indiquaient que toutes les structures du pont et des ballasts qui avaient présenté lors de la visite spéciale de 1998 un taux de corrosion supérieur aux tolérances admissibles avaient été remplacées, et que les personnes auprès desquelles il pouvait recueillir d'autres informations à bord n'ont fait aucune remarque alarmante, pas même M. MATHUR, dont les appréciations données à l'inspecteur Vetting de TEXACO le 20 novembre 1999 n'étaient en rien négatives,
- laisser l'Erika reprendre la mer s'explique par l'absence de constatations alarmantes, les perforations retrouvées dans la cloison entre le STB 2 tribord et la citerne 3 centrale ne pouvant avoir existé à l'époque car, dans ce cas, cette citerne n'aurait pu être sèche au départ de Dunkerque, comme l'a constaté la société CALEB BRETT, puisque l'eau du ballast 2 tribord s'y serait déversée,
- rien de ce qu'il a constaté n'était de nature à compromettre l'intégrité de la structure du navire, le qualificatif de "suspect" employé à propos des zones de corrosion, étant définie dans les normes de l'OM et de l'IACS comme "un emplacement comportant une corrosion importante et/ou qui, de l'avis de l'inspecteur,

est sujet à un amincissement rapide", ce qui ne saurait revenir, comme a cru pouvoir le dire le jugement, à une "corrosion substantielle",

- les constatations opérées par M. ALGA sur le peak avant n'avaient pas lieu de l'alarmer, puisque cette partie ne joue aucun rôle dans la résistance structurelle et que, la visite spéciale ne comportant aucune mesure d'épaisseur du peak avant, la rapidité de son amincissement ne pouvait être observée (page 28 de conclusions),
- la visite annuelle a duré trois jours, ce qui est une durée normale et démontre qu'il n'y a eu aucune précipitation,
- il n'y a aucune obligation que le navire attende la rédaction du rapport pour reprendre la mer, ce rapport n'ayant pas à être soumis au commandant et devant être transmis au siège du RINA pour visa préalable par cette société (article 8.2.2 règle IACS Z10.1), et par conséquent le renouvellement des visas n'a aucunement été précipité,
- ainsi, non seulement M. ALGA a scrupuleusement respecté les principes régissant une visite annuelle mais, en outre, à supposer que la faute alléguée à l'encontre de M. ALGA de ne pas avoir suspendu la classe et préconisé des mesures d'épaisseur dans les deux mois soit avérée, celle-ci ne revêt en aucune manière le caractère d'une faute téméraire mais tout au plus celui d'une faute d'appréciation,
- il a été également reproché à la société RINA, en première instance, d'avoir maintenu la certification ISM du navire et de PANSHIP sans s'assurer que les rectifications demandées avaient été effectuées et alors que PANSHIP ne répondait plus aux exigences d'une compagnie exploitante,
- il est vrai que le 23 juillet 1999 le Zagarra, géré par PANSHIP et classé par le REGISTRO NAVALE, a été retenu par les autorités portuaires de Corpus Christi en raison de défaillances et, à la demande de l'Etat de Malte, dont ce navire arborait le pavillon, le REGISTRO a procédé le 28 juillet à un audit de celui-ci, audit qui a révélé plusieurs non-conformités dont l'Etat de Malte a été informé,
- le chef du service ISM de la société RINA a donc suggéré, à l'Etat de Malte un audit de PANSHIP, réalisé (après acceptation par cet Etat) les 12 et 13 août 1999,
- l'Etat de Malte demandait à la société RINA de lui faire parvenir un compte rendu des mesures prises par l'armateur pour rectifier les déficiences et cette société lui adressait le lendemain une télécopie l'informant de la situation du Zagarra et de l'exécution de l'audit de la société PANSHIP, dont les résultats étaient transmis à Malte le 23 août,
- plusieurs non-conformités ayant été relevées lors de cet audit, la société RINA procédait à des audits additionnels à bord des trois autres navires gérés par PANSHIP avant de soumettre à l'Etat de Malte une recommandation tendant au retrait du DOC à PANSHIP,
- l'audit des trois navires s'étant révélé positif, la société RINA proposait, le 26 août, de proroger le DOC sous condition d'une vérification complémentaire à exécuter au siège de la compagnie avant le 12 novembre 1999 pour vérifier les actions correctrices adoptées et à bord des autres navires, avant septembre 1999, proposition qui était acceptée par l'Etat de Malte, et qui donnait lieu au constat que tout était rentré dans l'ordre,
- ce n'est qu'au vu des résultats positifs de ces quatre audits que le DOC de PANSHIP a été confirmé et l'autorité de MALTE, qui seule avait le pouvoir de retrait du DOC, a ainsi disposé de toutes les informations nécessaires pour prendre position,
- il ne saurait être fait grief à la société RINA de ne pas avoir apporté son assistance à l'Erika les 11 et 12 décembre 1999,
- d'abord, s'il est vrai que le RINA propose ses services de "technical advisor", service payant qui requiert un travail préalable de préparation avant d'être opérationnel consistant dans le recueil et l'entrée dans un logiciel de données informatiques sur la structure, la stabilité, les équipements et les capacités du navire, il n'en avait pas été demandé le bénéfice à la société RINA,
- ensuite ni le capitaine de l'Erika ni le DFA n'ont sollicité de la société RINA, durant les deux derniers jours, de conseil technique et dans aucune des conversations téléphoniques échangées entre M. FUMS et PANSHIP n'ont été évoquées les fissures du pont et la perte de cargaison à la mer,
- pour que les agissements de la société RINA puissent engager sa responsabilité, encore faudrait-il établir qu'ils ont un lien avec la survenance du naufrage, or la cause de ce dernier n'est pas établie,
- de nombreux experts ou sachants ont tenté de l'établir, mais leurs avis sont divergents et établis sur des données parcellaires,
- ils admettent tous que l'Erika ne s'est pas cassé à raison d'une robustesse insuffisante de sa structure d'ensemble et mettent le plus souvent en avant des scénarii partant d'un défaut local ou d'un événement isolé qui ont, par effet de dominos, provoqué la ruine de la structure,
- le BEA Mer, qui a établi un rapport très tôt, conclut qu'une défaillance d'ensemble n'est pas à retenir mais plutôt celle d'un élément particulier de la structure, qui peut être une crique dans une virure de cloison entraînant un affaiblissement des anneaux transversaux et la fissuration du bordé de muraille avec entrée d'eau,
- la MVA, de même, considère que la perte de l'Erika ne s'explique pas par rapport à un chargement d'ensemble de la coque ou de contraintes nominales de la poutre-navire, mais par une entrée d'eau dans le bordé de muraille, les fissures du pont laissant un passage insuffisant à l'eau pour remplir le ballast 2 tribord, qui serait due à la corrosion,
- les conclusions des experts nommés par le juge d'instruction reposent sur des calculs sommaires qui ne permettent pas d'expliquer le développement d'une fissure sur le bordé de muraille ou l'effondrement des tirants, prennent en compte une houle théorique, commettent des erreurs en situant trop en avant les tôles de 12 ou 14 mm posées à Bijela et trop en arrière les désordres du pont et prennent des hypothèses pour des explications en donnant pour origine aux premiers dégâts le passage d'un train de houle comportant une vague d'amplitude exceptionnelle,
- les experts du tribunal de commerce, qui ont bénéficié de moyens exceptionnels, ont systématiquement écarté les éléments fournis par les parties,
- ils ont pris pour base de leur raisonnement des mesures d'épaisseur reconstituées à partir de mesures effectuées sous l'eau, dont il est apparu que pour la majorité elles étaient plus faibles que celles mesurées à Brest, et sur les épaves Pont et La Pérouse qui représentent respectivement 2,9 et 6,5 % de la superficie du pont et du bordé de muraille, alors, au surplus qu'il n'a été tenu aucun compte de la corrosion parfois accélérée des ballasts séparés,
- ils ont pris en compte pour le calcul des pressions sur la coque une "houle régulière équivalente" qui surestime largement les variations de pression, la pression telle qu'ils l'estiment étant supérieure de 14,5 % à la pression maximale fixée par l'ACS pour le dimensionnement des navires en projet,
- comme, pour eux, l'origine du processus de ruine n'est pas le flambement du pont de même que l'eau n'est pas entrée par les fissures de ce dernier, il faut bien qu'elle se soit produite par le bordé de muraille, à la suite de la rupture du couple 74 due à celle des tirants les plus proches, mais leurs calculs, malgré l'introduction arbitraire d'avaries secondaires qui sont sans rapport avec une corrosion ou l'intervention du RINA, ne sont pas parvenus à expliquer la cassure du navire,
- pour les experts consultés par PANSHIP, ce qui a déclenché le naufrage, c'est la conjonction d'une compression du pont avec un phénomène de sloshing dans la citerne 3 C à la suite desquels les fissures et flambement du pont sont apparus, avec entrée d'eau dans le ballast 2 T qui a conduit au rééquilibrage des ballasts après lequel le bordé de muraille a cédé,
- pour la société RINA, le scénario qu'elle propose est le seul à tenir compte de toutes les données et des études qui ont été réalisées à son initiative, telles que la situation météorologique rencontrée selon Météo France et Océan routes ou encore les études d'hydrodynamique réalisées au laboratoire "Marin",
- selon ces dernières études, la pression extrême sur le bordé n'a pas dépassé 71,6 kilo pascal, très éloignée de celle estimée par la société D2M pour le collège d'experts de Dunkerque (page 53),
- il est certain que la gîte de l'Erika constatée à 14 h 30 est la conséquence, notamment, d'une entrée d'eau dans le ballast 2T, entrée d'eau qui n'a pu se produire par les fissures du pont, car l'entrée d'eau constatée aurait nécessité environ six heures, et qui est donc due à une voie d'eau dans le bordé de muraille,
- l'examen de l'épave à l'aide du "ROV" (véhicule commandé à distance) a permis de constater que les ouvertures pratiquées dans les bouchains à Bijela avaient été correctement rebouchées, mais aussi une lésion probable préexistante dans l'épaisseur du bordé de muraille près de la tug mark de l'avant tribord, se caractérisant par une oxydation de l'acier, se démarquant de l'aspect brillant, donc récent, de la cassure,
- si ce défaut n'a pas pu être mis en évidence lors de l'examen de l'épave La Pérouse par l'Institut de soudure, cela tient au fait qu'il a été procédé, dès l'arrivée de cette épave à Brest, à un nettoyage vigoureux ayant fait disparaître toute oxydation,
- les experts du tribunal de commerce de Dunkerque ont contesté que cette lésion soit à l'origine de la fissuration du bordé de muraille, en s'appuyant sur un schéma attribué à l'Institut de soudure, alors que cet organisme a refusé de se prononcer sur le point de départ de la fissure,
- il ressort des calculs de CETENA, centre technique de la construction navale italienne, qu'un défaut au couple 74, près de la tug mark, peut provoquer une fissuration du bordé qui se développe d'elle-même, la charge supportée par le couple défaillant se reportant sur la suivante, qui cède quand la fissure atteint une longueur comprise entre 3,4 et 5,1 m, ce qui entraîne un accroissement de la charge supportée par la suivante qui cède à son tour, etc...,
- si l'alternance de compressions et d'étirement cesse pratiquement dans le ballast lorsque le niveau de l'eau qui y est rentré atteint le niveau de la mer, le rééquilibrage des ballasts tribord et bâbord relance la compression puis, après fermeture des vannes utilisées pour l'équilibrage, le remplissage du ballast tribord, ce qui entraîne une nouvelle gîte à tribord,
- une fois les éléments raidisseurs du ballast cassés, en fin de soirée du 11 décembre, la résistance longitudinale de la poutre-navire a été suffisamment dégradée pour jouer un rôle dans la rupture du navire,
- il a été fait grand cas de la "corrosion", mais il aurait été nécessaire de vérifier l'étendue réelle de celle-ci et le lien de causalité entre celle-ci et le naufrage, qui doit être un lien de causalité certain,
- il faut que la faute alléguée ait privé le navire de toute chance de survie et non pas simplement d'une chance de survie, c'est à dire de démontrer, s'agissant de la corrosion, que le navire n'aurait pas coulé si tous les éléments de sa structure avaient eu une épaisseur conforme aux normes définies par la réglementation, soit 75 % de leur épaisseur au neuvage,
- or, que les épaisseurs aient été celles retenues par les experts du tribunal de commerce ou celles de 75 % au neuvage, cela n'aurait rien changé, selon les



calculs effectués par la société CETENA, le bordé de muraille se serait de la même façon rompu à partir du défaut local,

- il en va de même pour l'hypothèse soutenue par les experts du tribunal de commerce de Dunkerque où les calculs de CETENA montrent que l'éventuelle corrosion n'a joué aucun rôle dans la ruine des tirants,
- quant au scénario défendu par les experts nommés par le juge d'instruction, si à 18 h 30 les deux ballasts 2 latéraux sont équilibrés, on se trouve dans la même situation qu'en fin de matinée pour les experts du RINA ou ceux du tribunal de commerce et il a été nécessaire soit qu'une lésion latente devienne traversante, soit que les pressions exercées sur le bordé parviennent par leur importance et leur répétition à provoquer la ruine des tirants, ces deux scénarios étant indépendants de la corrosion du navire.

Mes **METZNER, LE BERRE et ENGELSEN**, assistant M MO, représentant de la société RINA SpA ont également déposé des conclusions sur les intérêts civils (79 pages) par lesquelles ils demandent à la cour de :

- **CONSTATER** que la communication tardive par les parties civiles de leurs écritures et pièces venant à l'appui de leurs prétentions ne permet pas aux différents prévenus d'organiser leur défense ;
- **DIRE** et juger que les conditions de la communication en question sont contraires au respect du principe du contradictoire et violent, par conséquent, les droits de la défense des différents prévenus ;
- **RENOYER** l'affaire pour les intérêts civils à une audience ultérieure ;

En tout état de cause,

- **DÉCLARER** irrecevables les constitutions de parties civiles de :

- Arris des Collectifs Marée Noire,
- UFC de Rennes,
- UFC Que Choisir Saint Brieuc,
- Robin des Bois,
- Les Arris de la Terre,
- Les Arris du cherrin de ronde 56,
- Eaux et rivières de Bretagne,
- Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe,
- Confédération Paysanne 44,
- Syndicat Confédération Maritime,
- Conseil général de Vendée,
- Commune de Quiberon,
- Commune de l'île de Hbuat,
- Commune de Saint Pierre Quiberon,
- Commune de Plouhinec,
- Commune du Pouliguen,
- Commune de Batz-sur-mer,
- Commune de la Bernerie-en-Retz,
- Commune de Mesquer,
- Commune de la Plaine sur mer,
- Commune de Pornic,
- Commune de Saint Brévin les Pins,
- Commune de Quimper,
- Quimper communauté,
- La SARL Eurocoquillages
- La SARL Auberge Les Monards
- La SARL Randobalad
- La SARL Le Grand Rohu
- La SA Roudier Yves
- M Cormier Jean-Louis
- M Janvier Bernard
- M Rivier Guy.

- **DÉCLARER** irrecevables les demandes nouvelles :

du conseil général de la Vendée, des communes de Batz-sur-mer, La Bernerie en Retz, La Plaine sur mer, Mesquer, Pornic, Préailles, Saint-Brévin les Pins, Saint Hlaire de Riez, Saint Michel Chef Chef, Le Pouliguen, du Syndicat Confédération maritime, de l'OFFEEE, de Acita SARL, Agence Maritime A. Malaré, Auberge Les Monards SARL, Eurocoquillages SARL, Le Grand Rohu, Randobalad SARL, Roudier Yves SA, de Messieurs J.L. Cormier, B. Janvier, X. Lambion, R. Le Doridou, S. Le Floch, F. Lelong, M. Richard, G. Rivier et M<sup>me</sup> Sager épouse Le Port ;

- **DÉCLARER** prescrites les actions de :

La Commune de Château d'Olonne, Sarl Le Grand Rohu, M. Janvier, la S<sup>té</sup> Randobalad, M. Rivier, la S<sup>té</sup> Eurocoquillages, la S<sup>té</sup> Roudier Yves, la S<sup>té</sup> Acita, l'Auberge Les Monards (?), M. Cormier, le Syndicat Sparan, World Wildlife Fund, Eaux et Rivières de Bretagne, les Arris des Cherrins de Ronde 56, les Arris de la Terre, les communes de Batz sur Mer, La Baule, Bernerie en Retz, les Moutiers en Retz, la Plaine sur Mer, Le Pouliguen, Friac sur Mer, Préailles, Saint-Brévin Les Pins, Saint-Michel Chef Chef, Saint-Hlaire de Retz et Guérande, le Ge Cama Yeu (?), la Confédération de la Consommation du Logement et du Cadre de vie, la Commune de Quimper, Quimper Communauté, la Commune de Pémarch, la Commune de Guilvinec, M. Malaré, M. Lambion, Messieurs Le Floch, le Doridou, Lelong, Mesdames Guillo, le Pont et Richard, Furic Marée, la Confédération Paysanne 44, la Région Poitou-Charentes, le conseil général du Finistère, les communes de Saint-Nazaire et Floerneur, la Communauté Urbaine d'Agglomérations du Pays de Lorient, la commune de Pornichet, le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, la commune du Croisic, Robin des Bois et M. Chauvin ;

- **INFIRMER** les condamnations prononcées en première instance au bénéfice des parties civiles ayant transigé avec la société TOTAL :

L'Etat Français, les communes de Guérande, La Baule, et Moutiers en Retz, la QLCV, les communes de La Turballe, Pénestin, Pornichet, Guilvinec, le conseil général de Loire-Atlantique, le conseil général du Morbihan, Quimper Communauté, Environnement 56, MNLE, les communes de La Barbatre, de Beauvoir sur Mer, de Bouin, du Château d'Olonne, de Hédic, de Jard sur Mer, de Notre Dame de Monts, de Penmarc'h, de Saint-Gildas de Rhuy, de Sarzeau, de Talmont Saint-Hlaire, M. Xavier Lambion, M. Stéphane Le Floch, M. François Lelong, M<sup>me</sup> Rozen Le Doridou, M<sup>me</sup> Le Port, M<sup>me</sup> Michelle Richard, M<sup>me</sup> Marie-France Tréport, les communes de Noirmoutier, Quiberon, Saint-Pierre de Quiberon et Plouhinec.

- Se **DÉCLARER** matériellement incompétent pour statuer sur les demandes d'indemnisation dirigées contre la société RINA SpA ;

- Se **DÉCLARER** territorialement incompétent pour statuer sur les demandes d'indemnisation dirigées contre la Société RINA SpA par le commandant MATHUR ; Plus subsidiairement encore,

- **DÉBOUTER** les parties civiles de leurs réclamations.

A cette fin, ils exposent que :

- l'importance des écritures et pièces produites par les parties civiles devant la cour, communiquées tardivement devant elle, n'a pas permis aux prévenus de disposer du temps nécessaire à leur défense,
- le renvoi pour statuer sur les intérêts civils est de droit lorsqu'il est demandé par les parties civiles, alors qu'il est soumis à la discrétion du juge lorsque la demande émane d'un prévenu, ce qui constitue une atteinte au principe de l'égalité des armes,
- pour qu'une association dispose du droit d'action sur le fondement de l'article L. 142-2 du Code de l'environnement, elle doit exister lors de la survenance de l'infraction, disposer d'un agrément ou être régulièrement déclarée en préfecture depuis au moins cinq ans à la date des faits et avoir pour objet statutaire la protection des intérêts visés par l'article L. 211-1 du même code,
- pour qu'elle puisse agir sur le fondement de l'article L. 442-1 du Code de la consommation, une association de consommateurs doit établir l'atteinte à l'intérêt des consommateurs,
- enfin, dans ces deux cas, l'association doit avoir donné mandat à une personne la représentant selon les modalités exposées dans ses statuts et demander

réparation du préjudice qu'elle a personnellement subi,

- l'association Amis des Collectifs Marée Noire, créée le 15 décembre 2000 postérieurement au naufrage, ne dispose d'aucun droit d'action, comme l'a reconnu le tribunal,
- l'association UFC Que Choisir de Rennes produit un agrément délivré à UFC Que Choisir 35 et ne rapporte donc pas la preuve qu'elle disposait personnellement d'un agrément lors de sa constitution de partie civile,
- l'association Robin des Bois ayant été agréée le 4 décembre 2008 et les Amis des collectifs Marée Noire l'ayant été le 9 mai 2007, elles n'étaient pas agréées lors de leur constitution de partie civile,
- en outre, la première a un objet statutaire qui ne répond pas aux exigences de l'article L 142-2 du Code de l'environnement, puisqu'elle n'a pas pour but de sauvegarder l'un des intérêts visés à l'article L 211-1 mais de réunir des personnes désireuses de participer à la protection de l'environnement,
- pour les associations qui fondent leur action sur l'article L 422-1 du Code de la consommation, celui-ci vise le cas de plusieurs consommateurs, personnes physiques, identifiés et ayant subi des préjudices individuels et la jurisprudence exige que ces personnes physiques aient subi un préjudice en tant que consommateurs, ce qui ne peut être le cas en l'espèce puisque personne ne consomme la nature (page 14 des conclusions),
- il n'est en outre pas justifié pour les associations de consommateurs parties civiles sur le seul fondement de l'article L 422-1 du Code de la consommation, à savoir les UFC de Rennes et de Saint Brieuc, qu'elles détiennent des mandats spécifiques des consommateurs victimes d'un préjudice,
- ce défaut de pouvoir constitue une irrégularité de fond affectant la validité de l'acte et qu'il n'est pas possible de régulariser en appel, en raison du double degré de juridiction,
- les associations Eaux et Rivières de Bretagne, l'Office français de la Fondation pour l'Éducation à l'Environnement en Europe et les Amis du chemin de ronde 56, faute d'avoir produit en première instance un tel pouvoir, sont irrecevables,
- l'association des Amis de la Terre n'ayant pas justifié du respect de ses statuts lors de sa constitution de partie civile, l'est également, d'autant qu'elle fait état de statuts postérieurs à la délibération "téléphonique" donnant mandat pour ester en justice,
- l'UFC de Rennes ne pouvait agir pour l'UFC d'Ille et Vilaine, alors qu'elle la mentionne dans ses conclusions pour demander réparation de son préjudice,
- quant aux syndicats, ils doivent, pour agir sur le fondement de l'article L 411-2 du Code du travail, être non seulement un véritable syndicat, mais aussi exister à la date des faits, agir en leur nom propre, avoir mandaté leur représentant selon les modalités des statuts,
- la Confédération maritime, comme l'a jugé le tribunal, ne répond pas aux exigences de l'article L 411-2 du Code du travail pour être un véritable syndicat et, en outre, il a été créé en mars 2000,
- la Confédération paysanne 44 est alternativement dénommée dans ses conclusions "Confédération Paysanne 44-Paludiers de Guérande" et "Confédération Paysanne" ce qui ne permet pas de savoir quelle est la personne morale concluante, d'autant qu'elle verse aux débats les statuts de la "Confédération Paysanne-FDSEA/TP" et un extrait du registre des délibérations de l'assemblée générale du "Syndicat des Paludiers",
- ces deux dernières pièces, émanant d'autres personnes morales, ne rapportent pas la preuve d'un mandat conféré dans le respect des statuts de cette partie civile,
- pour être recevables à agir, les collectivités territoriales doivent être habilitées à agir, lorsqu'il s'agit du maire, par le conseil municipal, conformément à l'article L 2122-22.16 du Code des collectivités territoriales, par le conseil général lorsqu'il s'agit de son président, conformément à l'article L 3221-10-1 du même code, et par le conseil régional, lorsqu'il s'agit de son président, en application de l'article L 4231-7-1 dudit code, et porter expressément sur la constitution de partie civile,
- or tel n'est pas le cas pour les communes parties civiles de Quiberon, Plouhinec, Saint Brévin les Pins, Pornic, Mesquer et Ile d'Houat, qui doivent donc être déclarées irrecevables,
- pour interjeter appel, le représentant de la collectivité territoriale doit y être autorisé par une habilitation spécifique, or le conseil général de la Vendée, les communes de Quiberon, Plouhinec, l'île d'Houat, Quimper, Saint Pierre de Quiberon et du Pouliguen ainsi que la communauté de Quimper, ne disposent pas d'une telle habilitation et devront donc être déclarées irrecevables,
- mais en outre l'habilitation est donnée au représentant de la collectivité territoriale pour la seule durée de son mandat et, s'il est renouvelé, ce mandat doit l'être également, étant observé que des élections cantonales et municipales sont intervenues en 2008,
- de ce fait les communes de Batz sur Mer, la Bernerie en Retz, Mesquer, la Plaine sur Mer et Pornic ainsi que celles de Quiberon, Ile d'Houat, Saint Pierre de Quiberon, Plouhinec, du Pouliguen, de Batz sur Mer, de la Bernerie en Retz, de Mesquer, de la Plaine sur Mer, de Pornic sont irrecevables,
- pour les personnes physiques et morales, elles doivent, aux termes des articles 2 et 3 du Code de procédure pénale, avoir personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction, or les SARL Eurocoquillages, pour l'année 2003, Auberge des Monards, Randobalad, le Grand Rohu, la SA ROUDIER Yves, MM CORMIER, JANVIER et RIVIER ne démontrent pas un lien de causalité directe entre le préjudice (supplémentaire pour la SARL Randobalad, la SA ROUDIER et MM CORMIER et JANVIER) qu'ils allèguent et le naufrage de l'Erika,
- les communes de Guérande, La Baule et Moutiers en Retz ont renoncé à toutes actions tendant à l'indemnisation des dommages de toute nature que leur a causé le naufrage de l'Erika, de sorte que leur action en réparation est éteinte,
- la CLCV, les communes de La Turballe, Pénestin, Pornichet, Guilvinec, le conseil général de Loire-Atlantique, le conseil général du Morbihan, Quimper Communauté, Environnement 56, les communes de La Barbâtre, de Beauvoir sur Mer, de Bouin, du Château d'Olonne, du Hédic, de Jard sur Mer, de Notre Dame de Monts, de Penmarc'h, de Saint Gildas du Ruys, de Sarzeau, de Talmon Saint Hilaire, de Noirmoutier, Quiberon, Saint Pierre de Quiberon, de Plouhinec, M<sup>mes</sup> et MM LAMBION, LE FLOCH, LELONG, LE DORIDOUR, Le PORT, RICHARD, TREPORT, l'État français, ont reconnu avoir été indemnisés de l'intégralité des dommages et préjudices de toute nature causés par le naufrage de l'Erika et ne sauraient donc maintenir une quelconque demande de condamnation devant la cour,
- les parties civiles ne peuvent former de demandes nouvelles en cause d'appel, hormis pour le préjudice souffert depuis le jugement, or nombre d'entre elles le font sans qu'il y ait eu de véritable aggravation de leur préjudice depuis celui-ci et alors qu'elles étaient en mesure de soumettre leurs demandes aux premiers juges,
- selon la convention CLC, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire sur une autre base que ladite convention et, qu'elle soit fondée ou non sur elle, contre les préposés ou mandataires du propriétaire, les membres de l'équipage, le pilote ou toute personne qui s'acquitte de services pour le navire, sauf lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou témérairement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement,
- or, la société de classification qu'est la société RINA s'acquitte de services pour le navire puisque le contrat passé entre elle et le propriétaire du navire est un contrat de prestations de services, comme l'indiquent le doyen RODIÈRE, le professeur NDEBE et comme en a jugé le tribunal du district de New York le 2 janvier 2008 à propos de la société ABS, société de classification du Prestige,
- l'objet de la canalisation de responsabilité est de protéger tous ceux qui, de par leurs activités liées à l'utilisation du navire, risquent de contribuer à la survenance du dommage et il serait inéquitable et discriminatoire que les sociétés de classification n'en bénéficient pas au même titre que le propriétaire du navire, premier responsable de la pollution (page 33 des conclusions),
- seule une faute inexcusable peut engager la responsabilité de la société RINA devant les juridictions pénales statuant sur intérêts civils or, dans la poursuite pénale, il est soutenu que la Société RINA aurait commis une faute simple,
- la convention CLC en son article 8 édicte une prescription des actions en justice qui est de trois ans à compter de la survenance du dommage et de six ans à compter de l'événement qui l'a occasionné et par conséquent, si la cour se reconnaissait compétente pour statuer sur les demandes des parties civiles, elle devrait constater la prescription des actions civiles de la Commune de Château d'Olonne, la Sarl Le Grand Rohu, M. Janvier, la société Randobalad, M. Rivier, la S<sup>té</sup> Eurocoquillages, la société Roudier Yves, la Sarl Acita, l'Auberge Les Monards, M. Cormier, le Syndicat Sparm, les associations World Wildlife Fund, Eaux et Rivières de Bretagne, les Amis des Chemins de Ronde 56, les Amis de la Terre, les Communes de Batz sur Mer, les communes de la Baule, la Bernerie en Retz, les Moutiers en Retz (?), La Plaine sur Mer, Le Pouliguen, Priac sur Mer, Préailles, Saint-Brévin Les Pins, Saint-Michel Chef Chef, Saint-Hilaire de Retz et Guérande, le GIE Cama Yeu (?), la Confédération de la Consommation du Logement et du Cadre de vie, la commune de Quimper, Quimper Communauté, la commune de Penmarc'h, la commune de Guilvinec, M. MALLARDÉ, M. LAMBION, Messieurs LE FLOCH, LE DORIDOUR, LELONG, Mesdames GUILLO, LE PORT et Richard, Furic Marée (non en cause d'appel), la Confédération Paysanne 44, la Région Poitou-Charentes, le conseil général du Finistère, les communes de Saint-Nazaire et Poemeur, la Communauté Urbaine d'Agglomérations du Pays de Lorient, la Commune de Pornichet, le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, la commune du Croisic, Robin des Bois et M. Chauvin,
- la faute intentionnelle et téméraire, souvent qualifiée d'inexcusable, prive du bénéfice de la limitation de responsabilité édictée par la convention CLC, à la condition d'être personnelle et appréciée strictement et concrètement,
- la faute personnelle est celle commise par les dirigeants sociaux ou par toute personne à qui a été confiée une tâche générale assimilable à celle dévolue à ces dirigeants, à l'exception du personnel ne disposant que d'une délégation limitée,
- or il n'est pas prouvé que M. ALGA, en ne suspendant pas la classe et en préconisant des mesures d'épaisseur supplémentaires dans les deux mois, qui constituent des erreurs d'appréciation, a eu conscience d'exposer le navire à un risque de naufrage et de pollution et la société RINA n'a pas été remise en cause dans son organisation lors des audits effectués auprès d'elle par l'IACS et la Communauté européenne,
- la convention CLC précise que par "dommage par pollution" il faut entendre celui causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures et par les mesures de sauvegarde, et prévoit que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres

- que le manque à gagner sont limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été ou seront effectivement prises,
- dès lors que la convention CLC a pour but d'uniformiser les règles d'indemnisation, les parties bénéficiaires de la limitation de responsabilité ne peuvent se voir réclamer une indemnisation sur le fondement de la loi interne pour des préjudices autres que ceux qualifiés par la convention de "dommage par pollution",
- pour la détermination du "dommage écologique", la connaissance de l'état naturel avant le dommage est essentielle, alors qu'il n'existe aucun état des lieux avant la survenance du naufrage,
- les études réalisées depuis ont montré que le retour à la normale n'a pas demandé plus de deux ans,
- les indemnités au titre de l'altération à l'environnement ne doivent pas excéder celles des mesures raisonnables de remise en état, alors que les demandes relatives à un préjudice écologique "pur" ne correspondent pas à cette exigence, puisque ne portant pas sur les préjudices patrimoniaux ou extra-patrimoniaux résultant des atteintes à l'environnement pour les populations concernées, et doivent être écartées dans le cadre de la convention CLC,
- en droit commun, il appartient au demandeur de justifier de la nature et de l'étendue de son préjudice et, pour ce qui concerne le préjudice écologique "pur", c'est le milieu naturel lui-même qui est victime de l'atteinte à l'environnement, comme le montre l'article 1° de la loi du 2 février 1995 (article L. 10-1 du Code de l'environnement) qui indique qu'ils font partie du patrimoine commun de la Nation et que leur gestion, protection, mise en valeur, restauration et remise en état sont d'intérêt général,
- si la réglementation impose aux collectivités territoriales de prendre en considération la nécessité de protéger et de respecter l'environnement, elle ne leur confère pas compétence pour réclamer l'indemnisation du préjudice écologique, préjudice causé à l'intérêt social qui ne relève que de l'action du ministère public,
- ni les collectivités publiques ni les associations n'ont personnellement souffert du dommage écologique subi par le milieu naturel et la superposition des réclamations des diverses collectivités territoriales et des associations pour un même dommage traduit l'absence d'un droit d'action de leurs auteurs,
- l'invocation, par certaines communes, de la charte de l'environnement et des lois constitutionnelles du 1<sup>er</sup> mars 2005 est sans portée, s'agissant de textes qui n'étaient pas en vigueur au moment du naufrage,
- l'évaluation même du préjudice écologique apparaît artificielle, qu'elle se fonde sur la perte d'agrément de la population locale ou sur l'évaluation contingente (de non-usage), alors qu'il s'agit d'évaluer en terme de marché l'atteinte à des ressources environnementales non appropriées,
- selon l'Oil Pollution Act, les dommages-intérêts sont égaux au coût de retour à l'état initial des ressources naturelles dégradées, augmenté de celui des projets de restauration compensatoires et du coût raisonnable d'évaluation des dommages, et la loi française de transposition de la directive du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale exclut des mesures de réparation compensatoire se traduisant par une compensation financière, (page 52),
- les collectivités territoriales allèguent un préjudice moral reposant sur l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel et écologique et l'atteinte à l'image, pour ce qui concerne l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel et écologique, elles invoquent l'angoisse ressentie par les habitants, qui n'est donc pas un préjudice subi par les collectivités elles-mêmes, et aussi la mise en échec des efforts consentis dans le cadre de leurs compétences environnementales, alors que les atteintes aux missions générales de protection de l'environnement dévolues aux départements par l'article L. 1111-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas distinctes de la lésion de l'intérêt social dont la défense n'appartient qu'au ministère public (Cass.crim. 19 déc. 2006),
- si l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, les agences financières de bassin et la Caisse Nationale des Monuments Historiques et des sites peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile pour les faits portant un préjudice aux intérêts qu'ils ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions relatives à la protection de l'environnement, cette disposition, issue de l'article L. 132-1 du Code de l'environnement, doit être interprétée strictement et ne saurait être étendue à des tiers,
- il ne saurait pas plus être invoqué le nouvel article L. 142-4 du Code de l'environnement, dans sa rédaction du 1<sup>er</sup> août 2008, car la partie civile doit justifier de la recevabilité de son action à la date de sa comparution devant les premiers juges et cet article ne vise pas les infractions ayant pour objet la lutte contre la pollution,
- en tout état de cause, il faudrait que chaque collectivité établisse la preuve d'un préjudice moral écologique, direct et certain, causé à son territoire et qui lui est personnel, démontre l'existence de compétences lui permettant de fixer l'étendue de son préjudice et d'éléments lui permettant d'évaluer ce préjudice,
- or l'évaluation du préjudice moral écologique proposée par les parties civiles fait référence à un préjudice financier, puisqu'il est fait référence à des subventions et des coûts de nettoyage (page 58),
- l'évaluation proposée par le département du Finistère, qui serait propriétaire des territoires concernés, est tout à fait critiquable puisque reposant sur la valeur subjective de ces territoires, qui sont protégés par la loi littoral, et celle proposées par les régions et d'autres parties civiles sont forfaitaires et sans rapport avec le dommage subi,
- les régions ne disposent d'aucune compétence en matière d'environnement, domaine qui ne peut être confondu avec le développement économique, pour lequel elles sont habilitées à intervenir,
- le fait qu'elles soient compétentes pour classer en réserve naturelle certaines propriétés ne leur confère aucune compétence pour réclamer indemnisation d'un préjudice moral écologique consécutif à une pollution marine ayant touché les plages,
- si elles sont susceptibles de participer au financement des parcs naturels régionaux, elles ne démontrent pas qu'un tel parc a été touché par la pollution et si un tel parc avait été atteint, c'est à lui qu'il aurait appartenu de demander réparation pour son préjudice,
- les départements se voient confier par l'article L. 142-1 du Code de l'urbanisme la mise en oeuvre d'une politique foncière en vue de la protection des espaces naturels et c'est leur qualité d'acquéreur de certaines parties du domaine public qui justifie l'indemnisation de leur préjudice et non pas une responsabilité particulière dans la protection, la gestion et la conservation d'un territoire du département leur ouvrant une action en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement,
- la méthode de calcul employée par le tribunal, fondée sur le montant de la taxe destinée à financer la politique foncière menée par le département est sans rapport avec le préjudice moral environnemental,
- les communes ne disposent d'aucune compétence spéciale en matière de protection de l'environnement (compétence qui ne peut qu'être expresse conformément au droit administratif), le pouvoir de police du maire étant exercé par lui en tant que représentant de l'État et non comme exécutif de la commune,
- s'il peut arriver, exceptionnellement, que le domaine public maritime naturel ne relève pas du domaine public maritime de l'État, il appartient aux communes de déterminer quelle partie relève du domaine public communal et de démontrer l'application à ces espaces des documents d'urbanisme,
- ce n'est pas parce que les communes doivent établir leur plan d'occupation des sols dans le respect de l'environnement que cela leur confère une mission de protection de l'environnement (page 67 des conclusions),
- quand au plan POLMAR, il confère au préfet la conduite des opérations de lutte pour les pollutions de moyenne ampleur et le maire ne dispose d'aucun pouvoir dans ce cadre,
- enfin, aucune compétence en matière environnementale ne peut être tirée du pouvoir du maire en matière de police du stationnement et de circulation,
- la Communauté d'agglomérations du Pays de Lorient invoque pour sa part une compétence en matière de protection des espaces naturels au titre des espaces littoraux concernés mais, d'une part, la commune de Floermeur fait la même demande et, d'autre part, le département du Morbihan a déjà été indemnisé pour le préjudice moral écologique causé à ces mêmes espaces naturels,
- quant à l'atteinte à l'image invoquée par nombre de collectivités locales, il s'agit en réalité d'un préjudice matériel et les demandes faites à ce titre tendent à une double indemnisation,
- quant au préjudice matériel, les conseils concluant considèrent qu'il n'a pas été possible d'étudier les pièces communiquées tardivement et de vérifier la réalité des préjudices allégués et de leur non-indemnisation par le FIPOL,
- pour ce qui concerne les demandes fondées sur l'article 475-1 du Code de procédure pénale, elles correspondent aux frais engagés pour l'ensemble des procédures en référé et au fond et, pour les parties ayant transigé, les justificatifs correspondent aux frais engagés au cours de l'instruction et en première instance et qui ont fait l'objet, avec le principal, d'une transaction.

Les conseils précités de la société RINA font valoir pour ce qui concerne les demandes présentées par le commandant MATHUR au titre de la mise en danger de la vie d'autrui que :

- la cour ne peut que constater son incompétence territoriale puisque ni la loi ni les conventions ne permettent l'application des dispositions de l'article 223-1 du Code pénal au-delà de la mer territoriale dans les conditions prévues par l'article 113-2 du même code,
- en effet, aucun des prévenus visés par cette prévention n'est de nationalité française, pas plus que celui qui s'en prétend victime, M. MATHUR,
- contrairement à ce qu'a jugé le tribunal, ce n'est pas d'avoir laissé le navire appareiller de Dunkerque qui est reproché à la société RINA mais de l'avoir laissé quitter Augusta, en Sicile,
- subsidiairement, la société RINA n'ayant pas commis de faute, elle ne peut être jugée responsable du préjudice résultant d'une mise en danger de M. MATHUR,
- ce dernier a d'ailleurs commis une faute rendant plus périlleuses les opérations de sauvetage, en cachant aux autorités la situation réelle du navire, et doit en conséquence conserver la charge intégrale du dommage allégué,
- quant à son préjudice matériel, il n'est versé aucun justificatif de la perte de revenus invoquée et les difficultés professionnelles qu'il invoque découlent non pas du naufrage mais de sa mise en examen, et il n'est pas justifié que son préjudice moral s'est aggravé depuis le jugement de première instance, de sorte

que sa demande, portée devant la cour à 100.000 €, est nouvelle et comme telle devra être écartée,

- pour ce qui concerne la demande fondée sur l'article 475-1 du Code de procédure pénale, il est clair que les frais exposés au cours de l'instruction et, au moins pour partie, devant le tribunal, l'ont été à raison de la qualité de mis en examen puis de prévenu de M MATHUR et il ne saurait donc bénéficier de l'application de cet article.

**Mes Daniel SOULEZ-LARVIERE** et **Emmanuel FONTAINE**, les cabinets **SOULEZ-LARVIERE** et associés et **GIDE LOYRETTE NOUËL** ont déposé des conclusions (106 pages) par lesquelles ils demandent à la cour d'infirmer le jugement déféré en toutes ses dispositions, de dire que TOTAL SA n'a pas commis les délits visés dans la poursuite et de prononcer sa relaxe.

A cette fin, après avoir retracé les évolutions des mises en cause de la SA TOTAL, ils font valoir que :

- sur l'inconventionnalité de la loi de 1983, le tribunal a considéré que ce texte réprimait une infraction de pollution distincte de celle de rejet d'hydrocarbures, qui est prévue par l'article 2-3° de la convention MARPOL, et fondée sur les dispositions de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer,
- niant ainsi le contenu de la convention MARPOL, il déforme en outre le champ d'application de la loi de 1983 en violation de l'interprétation stricte de la loi pénale,
- le tribunal, déniant à la SA TOTAL la qualité d'affréteur, a jugé que cette société disposait d'un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion du navire en sa qualité de "Vetueur",
- le reproche fait par le tribunal à TOTAL d'avoir accepté à l'affrètement un navire de 23 ans ayant eu plusieurs propriétaires, pavillons et sociétés de classification est difficilement conciliable avec la constatation qu'il fait que les travaux de Bijela ont été exécutés dans des conditions quasi frauduleuses, circonstance sans laquelle l'âge n'aurait eu aucune conséquence,
- et si TOTAL n'avait pas accepté l'Erika, il n'est pas possible d'affirmer que le navire n'aurait pas coulé, puisqu'il aurait pu être affrété par un tiers.

Les conseils de la SA TOTAL observent à propos de la compatibilité de la loi de 1983 avec la convention MARPOL que :

- le tribunal aurait du rechercher le cadre juridique applicable à un naufrage en ZEE survenu à un navire étranger ayant donné lieu à un rejet d'hydrocarbures, ce qu'il n'a pas fait,
- la convention MARPOL vise toutes les causes de pollution comme le démontre son préambule et l'article 2-3° de cette convention et c'est ainsi qu'en a jugé la jurisprudence,
- comme cela résulte des travaux préparatoires de la loi de 1983, celle-ci, comme MARPOL, réprime les pollutions provenant de rejets résultant soit d'un acte volontaire soit d'une avarie survenue au navire du fait d'un accident de mer,
- la convention de Montego Bay, applicable à l'espèce puisque la pollution est survenue en ZEE, impose aux États côtiers d'édicter une législation strictement conforme à la convention MARPOL et celle-ci ne confère qu'une compétence très limitée à l'État côtier,
- cette dernière ne fait pas de la pollution des eaux d'un État un élément constitutif de l'infraction et il résulte de la convention de Montego Bay que l'infraction de pollution est réputée commise au lieu du rejet,
- ces conventions ne permettent pas que le lieu du rejet soit dissocié du lieu de la pollution, comme l'a pourtant prévu l'article 8 de la loi de 1983 en déclarant punissable le rejet accidentel lorsque l'accident a entraîné "*une pollution des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime*",
- si l'article 56 de la convention de Montego Bay reconnaît "jurisdiction" à l'État côtier pour la préservation et la protection du milieu marin, il ne s'agit pas d'une compétence souveraine comme le sont les droits reconnus sur la ZEE à l'État côtier aux fins d'exploration et d'exploitation mais d'une compétence encadrée,
- c'est ainsi que l'État côtier doit, en application de l'article 211-§ 2 de cette convention, imposer à ses propres navires qu'ils respectent dans les eaux internationales le minimum de précautions fixées par les règles internationales et ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales,
- si l'État côtier peut, dans l'exercice de sa souveraineté sur sa mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, en ZEE, ces lois et règlements doivent être conformes et donner effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'organisation internationale compétente ou une conférence diplomatique générale,
- la législation nationale doit donc être conforme aux règles édictées par la convention MARPOL et leur donner effet, ce qui exclut que les règles nationales soient plus sévères que cette convention (page 23 des conclusions),
- la convention MARPOL ne reconnaît aucune compétence supplémentaire aux États par rapport à Montego Bay mais, alors que celle-ci accordait, une "jurisdiction" facultative, la convention MARPOL rend obligatoire pour les États de se doter d'une législation relayant dans la ZEE l'interdiction de tout rejet d'hydrocarbures,
- bien au contraire, les travaux préparatoires montrent que les hautes parties contractantes ont renoncé à se réserver la possibilité de prendre des mesures particulières dans le cadre de leur juridiction,
- la règle 9 de la convention MARPOL pose un principe d'interdiction des rejets à la mer d'hydrocarbures, mais ce principe comporte des exceptions, dont la règle 11, et la combinaison des deux textes induit que sont interdits les rejets volontaires en mer, tels que ceux des résidus de nettoyage des cuves, et les rejets accidentels, à la double condition d'absence de précautions raisonnables pour empêcher ou réduire le rejet et sauf faute intentionnelle ou ténératoire du capitaine ou du propriétaire,
- il est exclu que la loi nationale réprime des rejets que la règle 11 de l'annexe I de MARPOL autorise ou qu'elle étende la répression à d'autres personnes que celles désignées par ces dispositions,
- il est de même exclu que la loi nationale sanctionne en cas de rejet accidentel la faute d'imprudence, alors que MARPOL ne vise que la faute intentionnelle ou quasi-intentionnelle,
- les articles 7 et 1° de la loi de 1983, qui ont seuls vocation à s'appliquer, ne visent que le capitaine et par conséquent TOTAL n'entre pas dans le champ des personnes punissables,
- le rejet d'hydrocarbures par l'Erika a été la conséquence d'une "avarie survenue au navire" au sens de la règle 11 et l'interprétation donnée par la Cour Suprême d'Australie à la notion d'avarie, à savoir un "événement soudain", est discutable et d'ailleurs c'est la cassure qui, dans le cas de l'Erika, a provoqué le rejet à la mer,
- la levée de l'interdiction posée par la règle 9 est soumise à la condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et, en l'espèce, rien ne permet de penser que cette condition n'a pas été satisfaite, d'ailleurs TOTAL a tout mis en oeuvre pour pomper la cargaison restée dans l'épave,
- par ailleurs il n'existe aucune mention, dans le jugement, de ce que le propriétaire du navire ou le capitaine aient agi intentionnellement ou avec une témérité consciente et le comportement de TOTAL ne peut être qualifié de ténératoire,
- le tribunal, s'inspirant des propos du ministre de la mer lors des travaux préparatoires de la loi de 1983, a cru pouvoir affirmer que l'article 8 de la loi incriminant une infraction différente de celles édictées en application de la convention MARPOL, il n'y avait pas incompatibilité entre cet article et ladite convention qui n'était donc pas applicable,
- pour lui, l'accident de mer ne serait pas une avarie et la pollution résultant d'un accident de mer serait distincte de celle résultant d'un rejet, alors qu'aux termes de la convention de Bruxelles de 1969, l'accident de mer consiste en un événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui a pour conséquence des dommages matériels ou une menace de tels dommages dont pourrait être victime le navire ou sa cargaison et que la convention MARPOL vise tous les rejets, quelle qu'en soit la cause et comprend "tout écoulement",
- alors que la convention MARPOL établit un régime de répression objective des rejets, l'article 8 de la loi de 1983 pose le principe inverse en visant la pollution par imprudence et c'était d'ailleurs l'avis émis par M<sup>me</sup> RAYMOND-GOULLOU dans son commentaire de la loi de 1983,
- l'article 8 n'est pas conforme à la règle 11 en ce qu'il ignore le fait justificatif qu'elle édicte,
- il ne l'est pas non plus en incriminant la plus légère faute d'imprudence alors que la règle 11 ne vise que les fautes intentionnelles ou quasi-intentionnelles,
- il ne l'est toujours pas en étendant la répression à toute personne autre que le capitaine ou le responsable à bord,
- dès lors il est inapplicable à un navire étranger en ZEE,
- de plus, la faute de ténérarité n'est incriminée qu'au capitaine et au propriétaire et elle ne peut s'assimiler à une faute d'imprudence,
- le Conseil d'État définit la témérité comme traduisant un comportement totalement et délibérément inconscient qui porte en lui-même l'accident et même une accumulation de fautes simples ou d'erreurs ne suffisent pas à la caractériser,
- or, il ressort du dossier comme des débats que TOTAL n'avait pas connaissance du mauvais état des structures de l'Erika ou même aurait pu le connaître,
- l'expression "pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire" qui permet d'étendre à une autre personne que le capitaine ou le propriétaire l'imputabilité du délit de l'article 8 de la loi de 1983 et vise la gestion nautique du navire ne concerne pas les affréteurs, seulement concernés par

les opérations commerciales,

- le seul fait d'exiger, pour une location ou acquisition d'objet, qu'il soit conforme à ses besoins, n'engendre pas un pouvoir de contrôle ou de gestion,
- les infractions doivent être définies en termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et la loi ne peut laisser subsister un doute quant aux personnes visées par un texte répressif, or l'article 8 de la loi de 1983 concerne une catégorie de personnes "exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire" et si le pouvoir de direction ne soulève pas de difficulté d'interprétation, il n'en va pas de même du pouvoir de contrôle,
- pour le pouvoir de direction, il se caractérise par des actes positifs de gestion et l'exercice d'un contrôle et d'une surveillance constante ne suffit pas à la caractériser,
- pour le pouvoir de gestion, il s'agit du pouvoir exercé par toute personne ayant l'autorité de vérifier la bonne gestion nautique du navire et d'influencer celle-ci et si l'armateur, son gérant et la société de classification (qui détermine l'état du navire et influe directement sur la gestion nautique) peuvent éventuellement l'exercer, il n'en va pas de même de l'affrètement au voyage ou du Vetteur qui se contentent de pointer l'existence et la validité des certificats du navire sans exercer une influence sur la gestion nautique de ce dernier,
- en réalité, le premier juge a donné une interprétation extensive de la loi pénale et si le juge pénal a nécessairement un rôle d'interprète, il doit néanmoins rester dans les frontières des textes dans l'esprit qui a présidé à leur naissance,
- si la jurisprudence interprétative de la loi forme avec elle une règle de droit unique, elle doit tout comme elle être accessible et prévisible pour interdire une application extensive et rétroactive de la loi, or l'interprétation du juge selon lequel l'activité de Vetting permet en fait d'exercer un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire n'est ni prévisible ni accessible et est totalement inédite,
- le tribunal qui justifie cette assimilation entre Vetting et pouvoir de contrôle en soutenant que "la société TOTAL SA ne peut affirmer que, pour la gestion d'un navire accepté à l'affrètement au voyage dans ces circonstances, elle n'a disposé d'aucun pouvoir de contrôle" a, en réalité, inversé la charge de la preuve.

Les conseils de la société TOTAL SA, pour affirmer l'absence de faute à la charge de cette société et de lien de causalité entre une faute et le rejet d'hydrocarbures, soutiennent encore que :

- le Vetting détermine le caractère travaillable d'un navire en vue de son éventuel affrètement et est donc indissociable de l'opération d'affrètement,
- les principales tâches du service Vetting de TOTAL consistent en inspection des navires sur la base des critères définis notamment par l'OCIMF, la sélection des navires utilisables par le groupe et la tenue à jour d'un fichier des navires acceptables ou non (base SURF),
- la base SURF comporte l'indication du statut du navire qui peut prendre trois formes possibles "Yes", "Unclassed" et "Nb", le second ne signifiant pas que le navire n'est plus travaillable ou que l'acceptation est caduque, mais que l'utilisateur doit consulter le service Vetting qui se prononcera alors entre le "Yes" et le "Nb",
- la base SIRE qui dépend de l'OCIMF, intègre les rapports des services Vetting des sociétés membres passé un délai de quatorze jours après son établissement et les conserve pendant une année, après quoi ils sont archivés,
- la compagnie exploitante remplit un "Vessel Particular Questionnaire" (ou VPQ), dont les 700 questions sont relatives à la structure du navire et à ses équipements en rapport avec la sécurité, et les inspecteurs Vetting un "Vessel Inspection Questionnaire" (VIQ), dont les 170 questions portent sur l'inspection documentaire et visuelle du navire qui, après transmission à la compagnie exploitante et recueil de ses observations, est intégré à la base SIRE où il peut être consulté,
- c'est à partir de la base SIRE, des rapports du Vetting de TOTAL et des informations collectées tant sur la banque de données de la Lloyd's qu'auprès des terminaux et des inspecteurs de ports, qu'est renseignée la base SURF,
- les inspections Vetting sont réalisées en général lors des opérations de déchargement avec l'accord préalable du propriétaire ou de l'opérateur et du commandant qui accompagne l'inspecteur, sauf à déléguer un de ses subordonnés,
- l'inspection est documentaire et visuelle et s'apparente ainsi aux inspections des "Port State Control" mais l'entrée dans les citernes n'est autorisée par l'OCIMF que si le navire est en cale sèche ou a été dégazé, en respectant de strictes mesures de sécurité,
- M. TRAGIN, qui a procédé au Vetting de l'Erika en 1998, a accompli les diligences normales, telles que rappelées par M. CHRISTOPHE dans un des ses rapports, et n'a constaté aucun indice d'affaiblissement de la structure du navire,
- s'il a indiqué que le navire était "acceptable à la limite en spot", cette mention ne portait pas sur l'état de navigabilité du navire mais sur son exploitation commerciale dans le cadre d'un affrètement,
- le Vetting de TOTAL applique des critères sélectifs, tels que la classification par une société de classification membre de l'OCIMF (et la commission européenne, soucieuse de favoriser les sociétés ayant le meilleur niveau, a elle-même agréé dix sociétés de classification dont le RINA), la souscription d'une assurance auprès d'un P&I Club membre de l'International Group of P&I Clubs (étant relevé que le P&I vérifie la qualité de l'armateur, de la compagnie exploitante et procède à des inspections du navire), l'absence de changement de propriétaire ou de compagnie exploitante (à défaut une nouvelle inspection Vetting doit être faite), l'âge du navire et enfin une attestation de structure par la société de classification,
- malgré ces exigences, l'Erika répondait à ces critères,
- il a été fait grief à TOTAL de faire procéder à des inspections Vetting moins exigeantes que les autres majors, mais l'Erika a fait l'objet d'inspections Vettings positives de ces dernières (page 69 des conclusions),
- même Shell n'a pas refusé le navire et l'a même affrété en mai 1998, avant que les travaux de Bijela ne soient réalisés,
- quant à BP, son inspection n'a révélé aucune déficience relative aux structures, les dalots de pont ne participant pas à la résistance structurelle du navire, et l'avant-veille du naufrage, son acceptation par cette société était en cours de renouvellement,
- le parquet a mis en cause la méthodologie même du contrôle Vetting effectué par TOTAL mais, ce faisant, il a porté une appréciation abstraite et théorique de la faute qu'aurait commis TOTAL SA (page 73 des conclusions),
- le grief fait à TOTAL de ne pas avoir contrôlé la structure de l'Erika apparaît irréaliste, alors que ce contrôle est assuré par les sociétés de classification qui ont d'autres moyens d'y procéder, et que l'audition des responsables des compagnies pétrolières interrogées a montré que les inspecteurs Vetting ne pouvaient y procéder faute d'avoir accès aux capacités et de pouvoir, en y accédant, juger de leur état (page 77 des conclusions),
- le tribunal a cru pouvoir reprocher à TOTAL de ne pas avoir tenu compte des éléments d'appréciation dont il disposait selon lui et qui étaient à son avis rédhitoires, tel que l'âge du navire, le port d'un pavillon de complaisance, celui de Malte, les nombreux changements de propriétaires, qui peuvent entraîner une discontinuité dans l'entretien, et l'affrètement au voyage, jugé moins sûr,
- or, l'affrètement à temps n'a pas plus de compétence ou de pouvoirs que l'affrètement au voyage pour évaluer l'état des structures, même s'il a les moyens de contrôler la maintenance des équipements qui l'intéressent ; la continuité de son entretien découle du suivi permanent par les sociétés de classification, quel que soit le nombre de ses propriétaires et l'exigence de navires jeunes, de première main, affrétés à temps et n'ayant pas changé de société de classification conduirait à écarter la quasi-totalité des navires proposés à l'affrètement,
- l'âge de l'Erika n'est pas en corrélation avec son état, dès lors qu'il est entretenu correctement,
- les changements de nom de l'Erika ne signifient pas changement de propriétaires qui sont au nombre de quatre, tout au plus, en 25 ans,
- les changements de sociétés de classification ne caractérisent pas une discontinuité dans la qualité des contrôles, lorsque les sociétés de classification sont membres de l'IACS et respectent dès lors la procédure TOCA de transfert de classe,
- quant au pavillon, qui pour l'Erika a été successivement celui du Panama, du Liberia puis de Malte (qui à eux trois représentent trois quarts de la flotte mondiale), il n'a rien de rédhitoire dès lors que l'on reconnaît à la classe le rôle de garant de la continuité dans l'entretien des structures du navire,
- en réalité, le tribunal a condamné, en jugeant indifférent que les pratiques en matière de Vetting des principales entreprises concurrentes de TOTAL aient été similaires à celles de cette société, une pratique cohérente, réfléchie, homogène de toute une profession, violant ainsi le principe d'une appréciation in concreto de la faute,
- le tribunal aurait dû constater que la faute d'imprudence commise par M. ALGA à Augusta et la faute caractérisée de l'armateur et du RINA à Bijela constituent la seule cause du sinistre, la seule raison pour laquelle l'Erika naviguait dans un état de corrosion mettant en jeu la sécurité du navire,
- la classe atteste de la bonne résistance structurelle du navire, quels que soient son passé, son âge et l'état de la mer, et est garante indirectement du sérieux de l'armateur quant à l'entretien structurel du navire et si la Commission de l'Assemblée Nationale a cru pouvoir faire état d'une perte de confiance dans les sociétés de classification, force est de constater que cette critique a fait long feu, même si le dossier a révélé des dysfonctionnements locaux, réalisés à l'insu de l'organisation de la société RINA elle-même (page 93 des conclusions),
- si, lors de la visite annuelle d'Augusta, l'inspecteur du RINA a fait quelques remarques sur des éléments suspects et deux recommandations, TOTAL, qui avait procédé au Vetting bien auparavant, n'en a pas eu connaissance,
- en réalité, la seule cause du sinistre tient dans le non-respect des procédures du REGISTRO ITALIANO lors des réparations de Bijela, dysfonctionnements révélés tardivement et inconnus des tiers.

Les mêmes avocats auxquels se sont joints M<sup>e</sup> Nathalie FRANCK, avocat de TTC, et M<sup>e</sup> Chantal BONNARD, avocat de TPS, ont également déposé devant la cour des conclusions (173 pages) portant sur les intérêts civils et par lesquelles ils demandent à la cour :

- **D'INFIRMER** en toutes ses dispositions le jugement entrepris et, statuant à nouveau, de :

I - **CONSTATER** l'incompétence matérielle des juridictions répressives pour connaître des actions formées par les parties civiles à l'encontre de TOTAL SA, affréteur du navire Erika, en ce qu'elles relèvent du régime spécial de réparation instituée par la Convention CLC portant sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les renvoyer à mieux se pourvoir devant les juridictions civiles, au vu de :

- ⇒ la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969,
- ⇒ du Protocole modificatif de Londres en date du 27 novembre 1992,
- ⇒ la jurisprudence de la Chambre criminelle de la Cour de cassation ;

- **DÉBOUTER** car irrecevables, les parties civiles de toutes leurs demandes fondées sur les articles 2 et 3 du Code de procédure pénale ;

- **CONFIRMER** le jugement en ce qu'il a jugé irrecevables les constitutions de parties civiles suivantes :

Amis des Collectifs Marée Noire, Association nationale des Elus du Littoral, Association vendéenne des Elus du Littoral, Sarl Auberge les Monards, Comité Régional des Pêches Maritimes et Élevages Marins de Bretagne, Eaux et Rivières de Bretagne, Sarl Eurocoquillages, Sarl Le Grand Rohu, les Amis de la Terre, les Amis des Chemins de Ronde 56, Monsieur Claude LESSOET, Office Français de la Fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe, Association Robin des Bois, Syndicat Confédération Maritime, Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton, UFC Que Choisir Rennes, UFC Que Choisir Saint Brieuc ;

- **CONFIRMER** le jugement en ce qu'il a jugé mal fondées les demandes formulées par les personnes suivantes :

Agence Maritime Alain Malardé, Sarl Randobalad, SA Yves Roudier, Monsieur Jean-louis CORMIER, Monsieur Bernard JANVIER, Monsieur Guy RIVIER ;

En conséquence,

- **DÉBOUTER** de leurs demandes, fins et prétentions les parties suivantes :

Agence Maritime Alain Malardé, Amis des Collectifs Marée Noire, Association nationale des Elus du Littoral, Association vendéenne des élus du littoral, Sarl Auberge les Monards, Comité régional des Pêches Maritimes et Élevages Marins de Bretagne, Monsieur Jean-Louis CORMIER, Eaux et Rivières de Bretagne, Sarl Eurocoquillages, Monsieur Bernard JANVIER, Sarl Le Grand Rohu, les Amis de la Terre, les Amis des Chemins de Ronde 56, Monsieur Claude LESSOET, Office Français de la Fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe, Sarl Randobalad, Monsieur Guy RIVIER, Association Robin des Bois, SA Yves Roudier, Syndicat Confédération Maritime, Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton, UFC Que Choisir Rennes, UFC Que Choisir Saint Brieuc ;

II - **CONSTATER** l'irrecevabilité des parties civiles suivantes :

A) pour ne pas avoir formé de demande en réparation contre TOTAL dans le délai de trois ans à compter de la survenance de leur dommage, soit avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003, au plus tard, eu égard aux délais de prescription et de forclusion et au vu des articles :

- ⇒ VIII de la Convention CLC ;
- ⇒ 418 du Code de procédure pénale ;
- ⇒ 2244 du Code civil ;

La société Le Grand Rohu, Monsieur Bernard JANVIER, la Société Randobalad, Monsieur Guy RIVIER, la société Roudier Yves, la société Acita, Auberge les Monards, Monsieur Jean-louis CORMIER, Alain MALARDÉ, entreprise Individuelle, Monsieur Yves CHAUVIN, Monsieur François LELONG, Monsieur Xavier LAMBION, Monsieur Stéphane LE FLOCH, M<sup>me</sup> Marie-France TREPOT, Madame Geraldine LE PORT, Madame Michelle RICHARD et Madame Rozenn LE DORIDOUR,

Les associations, groupements professionnels et collectivités locales suivantes :

Eau et Rivières de Bretagne, les Amis de la Terre - France, les Amis des Chemins de Ronde 56, Association Collectif Marée Noire de Nantes, Mouvement National de Lutte Pour l'environnement (MNL), Robin des Bois, World Wildlife Fund (WWF), Syndicat Confédération Paysanne 44, Syndicat Pour l'Assainissement du Monde Maritime (SPAMM), commune de Batz-sur-mer, commune de la Bernerie-en-retz, commune de la Plaine Sur Mer, commune de Floerneur, commune de Préfaïlles, commune de Quimper, commune de Saint Hilaire de Riez, commune de Saint Michel-chef-chef, commune de Saint-Brévin-les-Fins, commune de Saint-Nazaire, commune du Croisic, commune du Poulguen, Amis du Collectif Marée Noire, conseil général du Finistère, conseil régional de Poitou-Charentes, Communauté Urbaine d'agglomérations du Pays de Lorient ;

B) pour ne pas s'être constituées partie civile dans le délai de six ans à compter du naufrage de l'Erika, les parties civiles constituées le 1<sup>er</sup> ou le 12 février 2007 suivantes :

Le Grand Rohu Sarl, M. Bernard JANVIER, la Randobalad Sarl, Monsieur Guy RIVIER, Eurocoquillages Sarl, Roudier Yves SA, la Sarl Acita, l'Auberge les Monards, M. Jean-louis CORMIER, l'association des Amis de la Terre, l'association du Collectif Marée Noire de Nantes, Monsieur Yves CHAUVIN, la Communauté Urbaine d'agglomérations du Pays de Lorient, la commune de Batz Sur Mer, la commune de la Bernerie En Retz, la commune de la Plaine Sur Mer, la commune de Floerneur, la commune de Préfaïlles, la commune de Quimper, la commune de Saint-Hilaire de Riez, la commune de Saint-Michel-Chef-Chef, la commune de Saint-Brévin-les-Fins, la commune de Saint-Nazaire, la commune du Croisic, la commune du Poulguen, le conseil général du Finistère, le conseil régional de Poitou-Charentes, Eaux et Rivières de Bretagne, M. Xavier LAMBION, Madame Rozenn LE DORIDOUR, M. Stéphane, LE FLOCH, les Amis des Chemins de Ronde 56, Monsieur Alain MALARDÉ, Le Mouvement National de lutte pour l'environnement, M<sup>me</sup> Michelle RICHARD, l'association Robin des Bois, Madame Géraldine LE PORT, World Wild Life Fund, et aussi, M. Alain Malardé Entreprise Individuelle et les Amis du Collectif Marée Noire, dont les constitutions de parties civiles datent respectivement du 29 et 30 mai 2007.

C) pour n'avoir formé aucune demande en réparation dans les six ans du naufrage de l'Erika :

L'association Pour la Protection des Animaux Sauvages (ASPAS), Le Comité Anti Marée Noire, Le Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins de Bretagne, la commune de l'Île d'Hoüat, la commune de Pénestin, la commune de Pomic, Confédération Paysanne 44, conseil régional de Bretagne, conseil régional des Pays de la Loire, France Nature Environnement (Association), les Amis du Collectif Marée Noire de Nantes, Office Français de la Fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe (OFFEE), Syndicat Confédération maritime, Syndicat mixte de protection du littoral breton, Syndicat pour l'assainissement du monde maritime (SPAMM), Union fédérale des consommateurs de Brest, Union fédérale des consommateurs de Quimper, Union fédérale des consommateurs de Saint-Brieuc, Union fédérale des consommateurs d'Ille-et-Vilaine ;

III - **CONSTATER** l'irrecevabilité de forme des parties civiles visées aux présentes et dire irrecevables les constitutions de parties civiles suivantes :

Le Comité anti marée noire, Eau et Rivières de Bretagne, France Nature Environnement, Greenpeace France, les Amis des Chemins de Ronde 56, les Amis des Collectifs Marée Noire, Le Collectif Marée Noire de Nantes, la Ligue pour la protection des oiseaux, Office français de la Fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe, l'UFC de Brest, l'UFC de Saint Brieuc, l'UFC de Quimper, l'UFC d'Ille et Vilaine, le World Wildlife Fund, les Amis de la Terre, le syndicat CONFEDERATION MARITIME et la commune de l'ILE D'HOÜAT et, en conséquence, les débouter de leurs demandes, fins et prétentions,

IV - **CONSTATER** l'irrecevabilité des demandes nouvelles formulées en cause d'appel ;

V - **DIRE** que TOTAL, TTC et TPS n'ont pas commis de faute inexcusable ;

VI - **PRENDRE** acte des transactions intervenues entre TOTAL et les parties civiles suivantes :

État français, conseil général du Morbihan, conseil général de la Loire Atlantique, commune du Guilvinec, commune de Penmarch, commune de Hédic, commune de Pénestin, commune de Saint Gildas de Rhuy, commune de Sarzeau, commune de la Baulle, commune de Guérande, commune de Moutiers En Retz, commune de Friac Sur Mer, commune de Pornichet, commune de Barbâtre, commune de Beauvoir Sur Mer, commune de Bouin, commune de Château d'Olonne, commune de Jard Sur Mer, commune de Notre Dame de Monts, commune de Talmont Saint Hilaire, Association Mouvement National de lutte pour l'environnement, Association Confédération de la Consommation du Logement et du Cadre de Vie, Association Environnement 56, Syndicat Confédération Paysanne, Monsieur LAMBION, Madame LE DORIDOUR, Monsieur LE FLOCH, Monsieur LELONG, Madame LE PORT, Madame RICHARD, Madame TREPOT, Ge CAMA YEU, Sarl ACTA, Sarl Huitrier Fle, commune de la Turballe, Quimper Communauté, commune de Noirmoutier, commune de Saint Pierre de Quiberon, commune de Plouhinec, commune de Quiberon.

VI - **PRENDRE** acte de ce que treize de ces parties civiles étaient appelantes, à savoir :

Association Confédération de la Consommation du Logement et du Cadre de Vie, commune de la Turballe, commune de Pénestin, commune de Pornichet, commune du Guilvinec, conseil général de Loire Atlantique, conseil général du Morbihan, Quimper Communauté, Sarl ACTA, commune de Noirmoutier, commune de Saint Pierre de

Quiberon, commune de Flouhinec, commune de Quiberon ;

VII - **PRENDRE** acte de ce que ces parties se sont engagées à se désister de leur appel et dire en conséquence :

- qu'elles sont irrecevables au maintien de leur appel contre TOTAL
- qu'elles ne peuvent formuler aucune demande à l'encontre de TOTAL ;

VIII - **DIRE**, quant aux indemnités demandées, que les conditions de communication des demandes et pièces civiles violent le contradictoire et l'équilibre des droits des parties ;

IX - **Prendre** acte de ce que TOTAL, TTC et TPS développeront leurs arguments concernant les demandes des parties civiles dans le cadre d'une note en délibéré ;

X - **REJETER** l'ensemble des demandes ;

XI - **INFIRMER** le jugement de premier instance en ce qu'il a notamment omis de prendre en compte les indemnisations transactionnelles et judiciaires déjà intervenues ;

XII - **DIRE** et juger :

- ⇒ qu'aucune action ne peut être intentée contre TOTAL, TTC et TPS hors du champ de la Convention CLC ;
- ⇒ que les dommages indemnisables sont exclusivement définis par la Convention CLC ;
- ⇒ irrecevables et mal fondées les demandes en réparation du préjudice d'image et écologique invoquées par les collectivités locales et autres ;
- ⇒ non cumulables les demandes en dommages et intérêts et en publication du jugement à intervenir ;
- ⇒ que la demande de publication du jugement à intervenir est de nature à indemniser intégralement les préjudices allégués par les associations de défense de l'environnement et du cadre de vie et les groupements professionnels ;

XIII - **DÉDUIRE** du montant des dommages et intérêts alloués à quelque partie civile que ce soit le coût de la publication du jugement à intervenir et qui serait mise à la charge des concluants ou de l'un d'entre eux.

XIV - **PRENDRE** acte des observations des concluants sur le quantum des préjudices et en tirer toutes conséquences de droit.

Enfin,

**CONDAMNER** tout succombant à payer TOTAL, TTC et TPS la somme de 20.000 € au titre des frais irrépétibles sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

A ces fins, les conseils précités exposent que :

- le juge répressif est incompétent pour statuer sur les demandes des parties civiles eu égard à la convention dite CLC,
- en effet, le régime que prévoit cette convention présente un caractère dérogatoire aux dispositions des articles 2 et 3 du Code de procédure pénale, puisqu'il institue un régime de responsabilité objective axé sur le propriétaire du navire, un délai d'exercice de l'action en réparation de trois ans à compter de la date du dommage et de six ans à compter de la date à laquelle l'événement ayant causé le dommage s'est produit,
- par ailleurs il définit le préjudice indemnisable comme étant tous ceux causés par la pollution à l'extérieur du navire, y compris l'altération à l'environnement, mais limite les indemnités versées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, ce qui exclut le dommage écologique "pur" évalué sur la base de modèles théoriques ou abstraits,
- cette action en réparation est exclusive de toute autre, aux termes de l'article III-4 de cette convention, convention dont l'objectif est d'être le mode exclusif de règlement des dommages par pollution par hydrocarbures, comme l'a jugé le Conseil d'État, le 30 septembre 2005,
- l'existence de ce régime particulier de mise en oeuvre de la responsabilité civile rend le juge pénal incompétent rationae materiae, comme l'a d'ailleurs jugé la Cour de cassation dans plusieurs arrêts (page 31 des conclusions),
- le tribunal, pour contourner cette incompétence, a considéré que la SA TOTAL n'était pas l'affréteur du pétrolier, ni son armateur, ni leur préposé ou mandataire, cependant la société TTC qui, comme TIL, n'a aucun personnel et par conséquent aucune autonomie de décision ou réalité économique, n'a pu conclure la charte au voyage de l'Erika que comme mandataire pour le compte de la SA TOTAL, étant d'ailleurs dans l'incapacité de réaliser les prestations matérielles que ce contrat implique,
- en réalité, la SA TOTAL est l'affréteur de l'Erika, comme l'ont d'ailleurs admis le juge d'instruction et le parquet et même le jugement dans certaines de ses motivations,
- d'ailleurs, il n'y a pas d'affrètement sans Vetting et celui-ci ne sert à rien sans affrètement et il est patent que la SA TOTAL et TTC ont co-participé à l'affrètement dans une relation de mandant/mandataire ou d'acteurs conjoints.

Les conseils de la SA TOTAL demandent à la cour, si elle ne se déclarait pas incompétente et à titre subsidiaire, de constater l'irrecevabilité de certaines des parties civiles, exposant que :

- le jugement a déclaré irrecevables nombre de parties civiles et celles-ci ont formé appel, à l'exception de deux d'entre elles, l'ANEL et l'AVEL, les héritiers de Claude LESCOET, décédé, n'ayant pas repris l'instance,
- cependant et selon une jurisprudence fermement établie, une constitution de partie civile jugée irrecevable ne peut être régularisée en cause d'appel et par conséquent la cour devra confirmer le jugement sur ce point,
- à titre transactionnel, la SA TOTAL a réglé aux parties civiles qui le souhaitent, au nombre de 43, les indemnités allouées par le tribunal, et la transaction prévoit que ces parties civiles se désistent de leur appel contre le jugement,
- cette concession réciproque, faite sans contrainte et alors qu'aucune aggravation du préjudice n'est démontrée, étant observé que les transactions des parties civiles ayant maintenu leur appel sont intervenues entre le 13 et le 26 février 2009, empêche la cour d'accueillir les appels de ces parties civiles,
- tel est le cas de la SARL AQTA, qui d'ailleurs présente les mêmes demandes qu'en première instance et a conclu une transaction par laquelle elle s'engageait à se désister de son appel,
- quant à MM LAMBION, LE FLOCH, LE LONG, M<sup>mes</sup> LE DORIDOUR, RICHARD, Le FORT, TRÉFORT qui n'ont pas formé appel, la cour devra les déclarer irrecevables en leurs demandes,
- la commune de Pénestin, qui a été indemnisée, n'a formé aucune demande en cause d'appel et il conviendra, pour la Cour, d'en prendre acte,
- l'action en réparation étant régie par la convention CLC, le délai d'exercice de l'action en réparation se prescrit trois ans après la date à laquelle le dommage est survenu et six ans après la date à laquelle s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage,
- si le délai de trois ans est un délai de prescription ordinaire susceptible de suspension ou d'interruption, celui de six ans, institué sous peine de forclusion, édicte, selon la doctrine, une date butoir, insusceptible d'interruption ou de suspension,
- en l'espèce, l'événement ayant produit le dommage est intervenu le 12 décembre 1999 et sont donc irrecevables d'une part les demandes en réparation présentées par des parties civiles constituées après le 12 décembre 2005 et, d'autre part, celles présentées par des parties civiles constituées avant le 12 décembre 2005, mais n'ayant présenté une demande d'indemnisation qu'après cette date,
- l'ensemble du littoral breton, celui de Loire-Atlantique et de Vendée ont été touchés par la pollution à la fin de 1999 et donc les réclamations faites par les collectivités locales, les syndicats et les associations de défense de l'environnement qui ont eu à subir cette pollution, ne pouvaient plus être introduites après le 31 décembre 2002,
- selon une jurisprudence bien établie, la seule circonstance d'une constitution de partie civile ne suffit pas pour interrompre la prescription de l'action civile et une telle constitution ne saurait valoir "citation en justice" dans le délai de forclusion édicté par l'article VIII de la convention CLC,
- les associations n'acquièrent leur personnalité morale qu'après avoir déclaré leur existence à la préfecture et à compter de la publication de cette déclaration au journal officiel, formalités dont elles doivent justifier pour exercer valablement l'action civile,
- il ne suffit pas de produire de simples accusés de réception du dépôt de leurs statuts ou de leur modification, or plusieurs associations n'ont pas justifié de leur déclaration en préfecture et, de ce fait, leur intervention est irrecevable,
- il faut encore, selon la jurisprudence, que l'association justifie de son existence à la date des faits poursuivis, ce qui n'est pas le cas de l'association "les Amis du Collectif Marée Noire de Nantes" (devenu Amis des collectifs Marée Noire), créée le 20 décembre 2000,
- sauf disposition statutaire autorisant son représentant à agir en justice, il doit y être autorisé par mandat spécial et s'il ne le produit pas l'association doit être déclarée irrecevable à se constituer partie civile,
- en matière de protection de l'environnement, les associations ne peuvent défendre un intérêt collectif qu'à la condition de disposer préalablement d'un agrément adéquat, dont elles doivent produire copie, de justifier d'une durée d'existence d'au moins cinq ans à la date des faits et d'un objet social prévoyant

expressément la sauvegarde ou la protection de l'eau,

- or l'association les Amis des Collectifs Marée Noire ne justifie d'aucun agrément et ne pourrait l'obtenir puisque n'exerçant pas à titre principal une activité de protection de l'environnement,
- l'UFC Que Choisir de Saint Brieuc ne dispose pas d'un agrément adéquat, fondé sur l'article 40 de la loi du 10 juillet 1976 relatif à la protection de la nature, mais sur la loi du 5 janvier 1988 relative aux actions en justice des associations de consommateurs, ce qui ne l'autorise pas à intervenir en matière de défense de l'environnement,
- en outre les statuts qu'elle produit ne sont ni datés ni signés, ce qui ne permet pas de savoir si elle était déclarée depuis au moins cinq ans, comme l'a relevé le tribunal,
- l'UFC de Rennes a sollicité devant le tribunal des dommages-intérêts pour l'UFC de Quimper et son absence de qualité à agir doit conduire la cour comme le tribunal à déclarer l'UFC Quimper irrecevable,
- l'association "les Amis des Chemins de Ronde 56" n'est pas agréée sur le fondement de l'article 40 de la loi du 10 juillet 1976, mais au titre de l'article L. 160-1 du Code de l'urbanisme, ce qui ne l'autorise pas à exercer les droits de la partie civile en matière de protection de la nature étant de plus relevé que ses statuts ne répondent pas aux exigences de l'article L. 142-2 alinéa 2 du Code de l'environnement,
- les associations telles que l'ANEL, la FEEE, Greenpeace France n'ont pas produit l'agrément qui leur aurait été attribué et doivent donc être déclarées irrecevables,
- l'association Robin des Bois, comme l'a constaté le tribunal, n'a pas un objet statutaire conforme aux exigences de l'article L. 142-2 du Code de l'environnement et est donc irrecevable à se constituer partie civile,
- quant à la "Confédération Maritime" qui se présente comme un syndicat, ses statuts ne répondent pas aux exigences de l'article L. 411-2 du Code du travail et elle ne peut donc tirer son droit d'agir sur l'article L. 411-11 du même code (page 66 des conclusions),
- s'agissant en réalité d'une association, elle doit être agréée pour la défense de l'environnement, comme l'a d'ailleurs jugé dans une autre affaire le tribunal correctionnel de Brest le 5 avril 2006, et son existence doit être antérieure aux faits, ce qui n'est pas le cas,
- quant à la commune de l'Île d'Eu, son conseil n'a pas produit de délibération expresse ou de délégation suffisamment précise de son conseil municipal pour se constituer partie civile et faute de cette pièce, elle ne peut qu'être déclarée irrecevable,
- de la même façon, le département de la Vendée n'a pas justifié d'une décision de son conseil général autorisant son président à se constituer partie civile et il doit donc, également, être déclaré irrecevable,
- l'établissement public dit "VIGIFOL" a été créé postérieurement au naufrage, comme l'a relevé le tribunal au jugement duquel il faut se reporter et qu'il y a lieu de confirmer sur ce point,
- la SARL EUROCOQUILLAGES n'avait présenté devant le tribunal aucune demande et, en appel, elle ne communique aucune pièce au soutien de sa constitution de partie civile ; la cour devra donc confirmer le jugement qui l'a déclarée irrecevable,
- M. CORMIER comme M. JANVIER ont été à bon droit déclarés par le tribunal irrecevables à agir pour avoir été intégralement indemnisés et cette disposition devra être confirmée,
- le préjudice moral invoqué par les collectivités territoriales et résultant d'une atteinte à l'image est en réalité un préjudice matériel, à savoir un manque à gagner dû à la moindre fréquentation de ses infrastructures touristiques, et les demandes formées au titre de la réparation du préjudice moral se confondent avec la défense de l'ordre public, qui n'est pas de son ressort,
- c'est d'ailleurs dans ce sens que la Cour de cassation a statué dans deux arrêts du 19 décembre 2006, qui ont rappelé que les atteintes aux missions générales de protection de l'environnement dévolues aux départements ne sont pas distinctes de la lésion de l'intérêt social dont la défense n'appartient qu'au ministère public par la mise en mouvement de l'action publique,
- certaines parties civiles ont cru pouvoir augmenter devant la cour le montant de leurs demandes, sans justifier d'un préjudice souffert depuis le jugement, en méconnaissance de l'alinéa 3 de l'article 515 du Code de procédure pénale,
- ces demandes doivent donc être déclarées irrecevables,
- la convention Q.C. pose une interdiction de principe d'agir contre l'affréteur, qualité qui doit être reconnue à la SA TOTAL comme indiqué plus haut, sans faute inexcusable,
- il s'agit là d'une exception au principe d'immunité de l'affréteur qui ne peut être retenue que de manière exceptionnelle, sauf à remettre en cause l'équilibre du système CLC/FIPOL qui est destiné à permettre une indemnisation rapide des victimes de pollution par hydrocarbures,
- le jugement reproche à la SA TOTAL d'avoir, dans les conditions qu'il décrit, affrété l'Erika, ajoutant qu'il s'agit d'une faute d'imprudence, ce qui ne saurait caractériser la faute inexcusable visée par la convention CLC,
- l'article III-4 dernier alinéa de la convention CLC exige, pour lever la canalisation de responsabilité édictée par la convention Q.C. une faute personnelle à son auteur, ce que la jurisprudence interprète pour les personnes morales comme une faute commise par ses dirigeants sociaux ou toute personne qui y est assimilée, et intentionnelle ou commise avec la conscience du dommage qui en résulterait probablement,
- en l'espèce, aucune faute n'est imputable aux dirigeants sociaux de la SA TOTAL et aucun de ses préposés nris en cause par le jugement n'avait de pouvoir de représentation susceptible d'engager TOTAL auprès des tiers,
- si la SA TOTAL avait, selon la cour, commis une faute, celle-ci aurait alors été commise sans intention ou conscience,
- en tout état de cause, la faute inexcusable doit être appréciée in concreto et non pas in abstracto comme ont pu le faire certaines juridictions françaises violant ainsi l'intention clairement affirmée des signataires de la convention, étant rappelé qu'en 1992, en contrepartie d'un relèvement substantiel des plafonds d'indemnisation, ceux-ci ont substitué à la faute simple qui permettait de surmonter la limitation de responsabilité, une faute inexcusable,
- ce qui est désormais exigé c'est la témérité, c'est-à-dire la hardiesse allant jusqu'à l'imprudence, le comportement contre droit et raison, et la conscience de la probabilité du dommage,
- la faute reprochée à la SA TOTAL est une faute de Vetting qui est une règle d'origine purement privée et qui n'est pas source de droits pour les tiers, pas plus que ne l'est un code de déontologie, et, au surplus, aucune violation des règles du Vetting n'a été caractérisée par le tribunal,
- d'ailleurs la procédure de Vetting de TOTAL était conforme aux recommandations de l'OCIMF et l'Erika répondait de manière satisfaisante à l'ensemble des critères requis par le Vetting,
- il avait tous ses certificats, il avait subi une visite en cale sèche dans les trente mois précédents, avait toujours été classé par une société membre de l'IACS, il disposait d'un bon target factor, il était accepté par d'autres "Majors" et n'avait subi aucun changement de classe, de gérant technique depuis son acceptation, ni la moindre avarie ou accident.

M<sup>me</sup> Nathalie FRANCK, pour le compte de la société TPS, et M<sup>me</sup> Chantal BONNARD ajoutent à ces observations (page 91 et s des conclusions) que :

- TTC et TPS n'ont commis aucune faute personnelle et n'avaient aucune volonté ou conscience de voir se réaliser le naufrage du navire et la pollution qui en est résultée,
- la convention Q.C. couvre droit à réparation pour tous les dommages matériels mais aussi économiques, moraux et environnementaux à l'exclusion du préjudice écologique "pur" qui est indemnisable seulement dans la limite du coût des mesures raisonnables prises ou à prendre pour sa remise en état,
- en réalité les préjudices expressément exclus par la convention sont exclus du champ de la réparation, et même si la preuve d'une faute inexcusable était rapportée, seuls seraient indemnisables les dommages considérés comme tels par la convention,
- plusieurs parties civiles invoquent subsidiairement les dispositions de l'article 470-1 du Code de procédure pénale qui sont applicables en cas de relaxe d'une infraction non intentionnelle, mais cette disposition se heurte en l'espèce au caractère exclusif et spécial du régime de réparation prévu par la convention Q.C.

M<sup>me</sup> Nathalie FRANCK fait valoir que, si néanmoins la cour passait outre, elle se trouve dans l'impossibilité de répondre de manière éclairée à l'ensemble des pièces et conclusions de chaque partie civile en raison de leur communication tardive.

Elle se réserve donc le droit d'apporter à la cour de plus amples explications dans une note en délibéré ; néanmoins, elle fait valoir que :

- le jugement a octroyé des dommages-intérêts forfaitaires, notamment pour le préjudice moral, ce qui est contraire au principe d'une réparation complète mais non excédentaire du préjudice et ne remplit pas l'obligation faite aux juges de motiver leur décision,
- les sondages menés après le naufrage et le commentaire qu'en faisait Ouest-France le 23 avril 2000 ont montré que l'image des collectivités touchées n'avait pas été ternie et que leur attrait touristique n'avait pas faibli après la marée noire,
- la fréquentation de la clientèle non marchande est restée stable et, dès 2001, la fréquentation touristique est redevenue normale,
- la baisse de fréquentation en 2000 peut être aussi la conséquence du temps médiocre de cet été là et des conséquences de la tempête survenue fin 1999,
- pour que les mêmes préjudices ne soient pas compensés deux fois, il faut tenir compte, pour l'évaluation des préjudices, des versements effectués dans le cadre des plans POLMAR, du FIPOL et de la Mission Littoral Atlantique, et les parties civiles n'établissant pas qu'elles n'ont pas déjà été indemnisées et donc qu'elles ont encore un intérêt à agir, doivent être déboutées,



- selon le rapport annuel du FIPOL pour 2008, 32 des parties appelantes ont été indemnisées et ont donc été parties à des transactions par lesquelles elles se reconnaissent remplies de leurs droits et renoncent à toute instance et action ayant pour objet l'indemnisation des dommages subis par suite du sinistre de l'Erika,
- si le jugement a bien fait état de ces indemnisations pour la plupart d'entre elles, il a omis de faire mention des versements obtenus par le conseil général de Vendée (81.311 €), la commune de l'île d'Houat (123.192 €) et la commune de Floemur (12.363 €),
- du fait des transactions conclues, qui ont autorisé de la chose jugée entre les parties pour les dommages qu'elles visent, ces parties civiles ne sont plus recevables à demander une indemnisation supplémentaire, sauf à se contredire au détriment d'autrui, ce que le principe de l'estoppel prohibe,
- l'État français a mobilisé après le naufrage d'importants moyens pour lesquels il a été indemnisé par TOTAL et par le FIPOL et il ressort des pièces qu'il a produit à cette fin que de nombreuses parties civiles ont bénéficié de son aide pour les dépenses matérielles, mais aussi pour soutenir l'activité économique des zones touchées, notamment en lançant une vaste campagne publicitaire,
- certaines parties civiles ont obtenu l'indemnisation de leur préjudice que le FIPOL leur avait refusé ou avait sous-estimé et ces décisions sont définitives pour la plupart,
- la cour, pas plus que le tribunal, ne peut remettre en cause ces décisions (page 112 des conclusions),
- le groupe TOTAL a engagé près de 375 millions d'euros pour lutter contre la pollution et participer à la restauration des zones touchées,
- des parties civiles demandent la publication de l'arrêt, toutefois le cumul de cette demande et de celle d'une indemnité pour préjudice moral fait double emploi, la seule publication aux frais des prévenus étant de nature à le réparer intégralement,
- pour ce qui concerne le préjudice écologique "pur" que le tribunal a reconnu dans son jugement, ce préjudice n'est en réalité ni direct, ni personnel, ni certain,
- il ne faut pas confondre dommage et préjudice, c'est-à-dire la lésion et les conséquences de celle-ci (page 117 des conclusions),
- la pollution de l'Erika a bien causé un dommage écologique mais ce dommage, du fait de la capacité d'auto-régénération de l'environnement, s'est effacé progressivement et il est impossible d'évaluer avec certitude "le dommage porté à l'environnement",
- l'une des difficultés à propos de la réparation du préjudice écologique "pur" tient aux incertitudes à long terme des atteintes portées à l'environnement, alors que la victime d'un dommage doit démontrer qu'elle a subi une perte ou manqué un gain, et à la méconnaissance de l'état initial du milieu atteint, qui jette un doute sur le caractère certain du préjudice,
- le dommage écologique "pur" étant réversible et donc non pérenne, se pose la question de sa réparation que la cour administrative d'appel de Bordeaux a rejetée dans un arrêt du 26 novembre 2006, et, en l'espèce, certaines parties civiles et plusieurs rapports officiels ont admis la régénération des espaces pollués par le pétrole de l'Erika et l'absence de réduction notable des populations d'oiseaux à la suite de la pollution,
- pour le département du Morbihan, le mode de calcul adopté par le tribunal ne reflète pas réellement le préjudice et n'est pas équitable,
- pour la LFO, le tribunal a retenu, pour évaluer un préjudice matériel et collectif causé à l'environnement, des critères d'évaluation qui sont ceux du préjudice moral,
- dans la mesure où le dommage écologique "pur" n'affecte que la nature, c'est-à-dire des choses non appropriées, aucun sujet de droit ne peut se prévaloir d'un intérêt personnel pour prétendre à un droit à réparation pour atteinte à l'environnement,
- le droit d'exercer des actions en vue d'obtenir l'indemnisation d'un préjudice porté aux intérêts collectifs en matière d'environnement est accordé aux associations, sous réserve qu'elles remplissent les conditions de l'article L 142-2 du Code de l'environnement, et à certaines personnes publiques identifiées par l'article L 132-1 du même code et, depuis la loi du 1<sup>er</sup> août 2008, aux collectivités territoriales et leurs groupements,
- ce droit est encore reconnu aux fédérations de pêche et de pisciculture notamment par l'article L 437-18 du Code de l'environnement et, de plus, la jurisprudence tend à admettre l'action associative lorsque les intérêts atteints sont ceux que l'association a mission de défendre, mais il ne s'agit pas alors de préjudice écologique "pur" puisqu'il ne s'agit pas alors d'indemniser l'atteinte à l'environnement mais à la vocation de l'association, préjudice souvent assimilé à un préjudice moral,
- le tribunal a cru pouvoir en déduire que la compétence spéciale en matière d'environnement des collectivités locales leur confère une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire, leur confère une action en réparation du préjudice causé par l'atteinte à l'environnement et, de même, des habilitations législatives spéciales conférées aux associations de protection de la nature et de l'environnement confèrent la faculté d'exercer les droits reconnus à la partie civile, le tribunal en a tiré la conséquence qu'elles pouvaient demander réparation non seulement du préjudice matériel et moral, direct ou indirect, causé aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, mais aussi de celui résultant d'une atteinte à l'environnement, qui lèse de manière directe ou indirecte ces mêmes intérêts qu'elles ont pour mission de sauvegarder,
- cependant ces habilitations sont destinées à leur permettre de demander réparation du préjudice moral qu'elles ont personnellement subi du fait de l'atteinte aux intérêts collectifs qu'elles ont mission de défendre et n'ont pas pour effet de conférer un caractère personnel à un préjudice collectif,
- le tribunal a, ainsi, accepté de réparer un préjudice dépourvu de tout caractère personnel et méconnu les dispositions de l'article 2 du Code de procédure pénale,
- la directive 2004/35/CE a instauré un régime de responsabilité original pour la réparation du préjudice écologique "pur" et l'article L 162-2 du Code de l'environnement, issu de la loi de transposition de la directive du 1<sup>er</sup> août 2008, a mis en place un dispositif visant à réparer les atteintes aux biens non appropriables pour lesquels il n'existe pas, par conséquent, de préjudice, et évite ainsi le recours à des modes d'évaluation monétaires du préjudice écologique "pur" aussi hasardeux qu'arbitraires,
- cette directive confère aux pouvoirs publics l'exercice de la protection de l'environnement, puisqu'il s'agit d'un bien public, ce qui n'empêche pas les personnes physiques ou morales concernées par un dommage écologique et ne bénéficiant pas d'une action directe de demander que l'autorité compétente, c'est-à-dire l'Etat représenté par le préfet (article R 162-2 du Code de l'environnement), agisse auprès de l'exploitant à l'origine de la menace ou de la réalisation d'un dommage environnemental,
- en réalité le droit de la responsabilité civile, responsabilité individuelle avant tout, ne paraît pas approprié pour assurer la réparation du préjudice écologique,
- il ne faut pas confondre la réparation du préjudice moral d'atteinte aux intérêts collectifs, admise par la jurisprudence judiciaire, et la réparation du préjudice matériel et collectif que constitue le préjudice écologique "pur", dont la réparation relève du champ de la directive (page 146 des conclusions),
- si le préjudice moral né d'une atteinte à l'environnement peut faire l'objet d'une indemnisation, l'admission d'un tel préjudice dans le cas du département du Morbihan et de la LFO est contraire aux principes juridiques,
- en effet, selon la chambre criminelle (19 décembre 2006), l'action en justice pour la défense d'un intérêt général relève de la seule compétence du ministère public, si la loi n'en a pas disposé autrement, et les atteintes aux missions de développement économique et de protection de l'environnement dévolues aux départements ne sont pas distinctes de la lésion de l'intérêt social dont la défense n'appartient qu'au ministère public (page 150 des conclusions),
- s'il est vrai que depuis, par la loi du 1<sup>er</sup> août 2008, a été inséré dans le Code de l'environnement un article L 142-4 permettant l'exercice par les collectivités territoriales et les groupements des droits reconnus à la partie civile pour les faits portant préjudice au territoire sur lequel elles exercent leurs compétences et qui constituent une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, ce texte n'est pas applicable en l'espèce, étant intervenu après le jugement que, dans le cas contraire, il motiverait rétroactivement, et se bornant à viser les infractions aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, excluant ainsi les infractions à la protection de l'eau, comme le montrent d'ailleurs les débats sénatoriaux,
- si la Cour de cassation a admis, sur le fondement de l'article 2 du Code de procédure pénale et en dehors de toute habilitation législative spéciale, que des parcs nationaux puissent se constituer partie civile en réparation du préjudice personnel et direct résultant de l'atteinte aux intérêts qu'ils ont pour objet de protéger ou encore du préjudice moral subi du fait de l'infraction commise, elle a opéré un revirement de sa jurisprudence (page 157 des conclusions),
- le tribunal, en allouant à la LFO une indemnité pour son préjudice écologique "pur" a, en réalité, indemnisé une seconde fois son préjudice moral né de l'atteinte aux intérêts collectifs qu'elle a mission de défendre.

Mes **SOULEZ-LARIVIERE**, Emmanuel **FONTAINE**, Nathalie **FRANCK** et Chantal **BONNARD** soutiennent encore, à propos des demandes formées sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale, que :

- il ne peut être admis qu'un même conseil représentant plusieurs parties civiles sollicite l'individualisation de l'article 475-1 alors qu'il ne saurait être que commun,
- les demandes au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale doivent être déclarées irrecevables pour les parties civiles qui ont accepté de se désister de leur appel après transaction et il doit en être également ainsi pour les parties civiles qui, n'ayant pas formé appel, ont transigé avec TOTAL,
- enfin, l'absence en cause d'appel de ces dernières parties civiles justifie le rejet de leurs demandes sur ce fondement.

**M<sup>e</sup> Nathalie FRANCK**, avocat de la société TTC a déposé des conclusions (61 pages) par lesquelles ce conseil demande la confirmation du jugement en ce qu'il a renvoyé cette société des fins de la poursuite.

A cette fin, elle expose que :

- TTC était, au moment des faits, la filiale en charge pour le compte de TOTAL SA des activités d'affrètement des navires pétroliers,
  - n'ayant aucun salarié, elle a conclu avec TPS un contrat d'assistance et de prestations de services, le 1<sup>er</sup> janvier 1997, par lequel elle lui confiait l'ensemble des aspects opérationnels liés à l'affrètement et au frètement des navires,
  - TPS avait ainsi mission d'identifier les navires pouvant assurer les besoins de transport, de négocier et de conclure pour le compte de TTC les contrats d'affrètement ainsi que de suivre leur exécution,
  - en l'espèce, M. Nicolas FECHOUX était en charge des opérations d'affrètement, tandis que M. Toby FOLLARD procédait au suivi du voyage,
  - TTC n'a eu aucun rôle dans les opérations matérielles relatives à l'affrètement réalisé en qualité de mandataire apparent de TOTAL SA et ce n'est qu'après le voyage que TPS adresse à TTC un exemplaire de la chartepartie, qui est alors signée avant d'être archivée,
  - avant l'affrètement du 26 novembre 1999, l'Erika avait été affrété non seulement par TTC à trois reprises, mais encore par trois autres sociétés, ce qui démontre que les affrètements au voyage par TTC de l'Erika ne peuvent s'assimiler à un affrètement à temps,
  - il est constant que l'État côtier a suivi la situation et n'a pas considéré, en dépit des moyens à sa disposition, qu'il existait un danger grave et imminent,
  - la gestion d'un navire présente deux aspects, l'un porte sur la gestion nautique et technique, l'autre sur la gestion commerciale,
  - la gestion nautique recouvre tout ce qui est nécessaire à l'entretien et l'équipement du navire, au recrutement et au paiement de l'équipage, au paiement des réparations et à l'assurance du navire ainsi qu'à la navigation, tandis que la gestion commerciale comprend les dépenses liées à l'exploitation du navire, frais d'escale et de port, l'approvisionnement en carburant et la détermination des voyages à effectuer,
  - en l'espèce, la gestion nautique et technique a été exercée par TEVERE SHIPPING, sauf pour ses aspects opérationnels et techniques, délégués à PANSHIP, et pour la fourniture de l'équipage, assurée par HERALD MARITIME,
  - la gestion commerciale a également été exercée par TEVERE SHIPPING qui a choisi de le proposer à l'affrètement à temps,
  - cet affrètement à temps, mode d'exploitation commercial du navire, a transféré à l'affrètement à temps les questions portant sur la gestion commerciale, les pouvoirs de gestion nautique étant conservés par le frèteur à temps (page 15 des conclusions),
  - dans l'affrètement au voyage, le frèteur conserve les pouvoirs de gestion nautique et commerciale (page 16 des conclusions), le rôle de l'affrètement au voyage consistant à mettre à disposition la cargaison et à recevoir celle-ci au déchargement,
  - PANSHIP, la "Compagnie" au sens du code ISM et qui a obtenu un "DOC", doit, conformément au code ISM, établir un plan et des consignes concernant la sécurité du navire et la prévention de la pollution, le Safety Management Manuel et le SOPEP, désigner une personne à terre pour garantir la sécurité de l'exploitation,
  - le commandant MATHUR en sa qualité de capitaine du navire était juridiquement l'agent de l'armateur, il est lié avec l'armateur par un contrat de travail mais est le maître de la sécurité de l'expédition,
  - le navire qu'il commande doit disposer des certificats exigés par la réglementation internationale et du certificat de classe délivré par la société de classification pour pouvoir être exploité et affrété,
  - c'est le RINA qui a pris en charge la classification de l'Erika et qui lui a attribué sa classe la plus élevée et a réitéré le certificat de classe le 16 décembre 1998, avant de le confirmer sans condition en novembre 1999,
  - les certificats statutaires prévus par les conventions internationales sont en principe émis par l'État du pavillon, mais en pratique leur délivrance est déléguée à une société de classification et, en cas de défaut, l'État du pavillon doit les retirer,
  - outre les contrôles de l'État du pavillon sur le navire, celui-ci subit encore ceux des États des ports de relâche, les "Port State Control", système organisé par le Memorandum de Paris (autrefois appelé le MOU) pour vérifier la conformité de la certification du navire et son état apparent et qui donne lieu à une cotation, appelée "Target Factor",
  - les inspecteurs des États du port inspectent l'état général de la structure et un défaut doit conduire à une inspection renforcée et à une immobilisation,
  - c'est ainsi que l'Erika a fait l'objet en octobre 1998 d'une inspection sans observation à Batumi, en Géorgie, en mai 1999 à Porto-Torres, plus complète, en juin 1999 à Odessa où il a été constaté que le DOC avait expiré, en juillet 1999 à Odessa, sans observations, et le 12 novembre 1999 à Novorossiysk où plusieurs remarques ne portant pas sur la structure ont été faites,
  - lors de son arrivée à Dunkerque, les affaires maritimes ont reçu le bulletin d'arrivée de l'Erika, établi par le commandant et mentionnant que l'état du navire était bon, apparence qu'ont confirmée les pilotes à l'arrivée et au départ,
  - l'ordonnance de renvoi ne vise aucun texte TTC aurait violé, hormis ceux établissant la répression néanmoins il en a été évoqué plusieurs devant le tribunal, notamment les articles 1-4, 5-1-3, 5-1-4, 8-3, 10-1 et 10-2-3 du code ISM, lequel ne concerne pas l'affrètement,
  - l'article 1-4 précise les modalités du système de gestion de la sécurité que chaque compagnie (c'est-à-dire le propriétaire du navire ou la personne auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire) doit établir,
  - l'article 5-1 impose à la compagnie de définir par écrit les responsabilités du capitaine quant à l'application de la politique de sécurité et de protection de l'environnement de la compagnie, et notamment (5-1-3) celle de donner les ordres et consignes appropriées de manière claire et simple et (5-1-4) de vérifier qu'il a été satisfait aux spécifications,
  - l'article 8-3 impose que le système de gestion de la sécurité de la compagnie prévoit des mesures propres à garantir que son organisation soit à tout moment prête à faire face aux situations d'urgence,
  - l'article 10-1 impose à la compagnie de mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux règles et règlements,
  - l'article 10-2-3 impose à la compagnie de veiller à ce que les mesures correctives aux irrégularités signalées lors des inspections soient prises,
  - il a été aussi évoqué les règles 10, 11, 12 du chapitre 1 et 3, 4 et 5 du chapitre 9 de la convention SOLAS :
    - la règle 10 impose des visites de la structure, notamment, par des fonctionnaires de l'administration,
    - la règle 11 impose le maintien de l'état du navire et de son armement conformément aux prescriptions de la convention et qu'il soit fait rapport de tout accident à l'administration,
    - la règle 12 régit la délivrance des certificats de sécurité pour les navires,
    - la règle 3 du chapitre 9 impose à la compagnie et au navire, qui doit être exploité par une compagnie détentrice d'une attestation de conformité, de satisfaire aux prescriptions du code international de gestion de la sécurité,
    - la règle 4 concerne la délivrance des attestations de conformité et du certificat de gestion de la sécurité,
    - la règle 5 impose le maintien du système de gestion de la sécurité conformément au code ISM
  - aucune de ces règles ne concerne TTC,
- M<sup>l</sup> Nathalie FRANCK expose encore quant à la conventionnalité de l'article 8 de la loi de 1983, que :
- la convention de Montego Bay, entrée en vigueur en France le 16 novembre 1994, impose aux États d'adopter des lois et règlements conformes aux normes internationales pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution,
  - elle accorde aux États côtiers un pouvoir d'intervention pour empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer, dont elle donne une définition identique à celle de la convention sur l'intervention en haute mer et à celle de MARPOL, et un pouvoir de poursuite subsidiaire à celui de l'État du pavillon, pouvoir qui est limité même dans la mer territoriale de l'État côtier,
  - la convention MARPOL, publiée par décret du 27 septembre 1983, prohibe tout rejet quelle qu'en soit la cause,
  - c'est la règle 11 qui détermine les auteurs de l'infraction, à savoir le capitaine et le propriétaire, puisque si la convention a pris soin d'identifier les auteurs lors de l'énoncé du prétendu "fait justificatif", c'est qu'il s'agit des mêmes que ceux concernés par l'interdiction du rejet édicté par la règle 9,
  - au terme de son article 8 la convention MARPOL impose à tout navire l'obligation d'adresser un rapport sur tout événement pouvant entraîner ou ayant entraîné un rejet de substances nuisibles,
  - la violation des dispositions de la convention est sanctionnée par l'État du pavillon quel que soit l'endroit où l'infraction se produit et lorsqu'une partie à la convention constate dans sa juridiction une telle violation, elle doit soit engager des poursuites conformément à sa législation soit fournir à l'État du pavillon les preuves de l'infraction dont elle dispose,
  - les sanctions prévues par la législation des parties en application de l'article 4 doivent être, par leur rigueur de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise,
  - la loi du 5 juillet 1983 a pour objet de se conformer aux obligations pesant sur la France en vertu des conventions internationales relatives à la pollution marine et son article 8 définit les auteurs de l'infraction commise au moyen d'un navire, à savoir d'une part le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires français ou étrangers ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord, exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire et, d'autre part, le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, s'il s'agit d'une personne morale,
  - elle a été précisée par la loi du 26 décembre 1964 réprimant la pollution intentionnelle par les hydrocarbures et qui était applicable au capitaine et aux propriétaires et exploitants quand le capitaine avait agi sous leurs ordres, et par la loi du 2 janvier 1979 réprimant aussi la pollution par imprudence et qui

- étendait l'incrimination à toute personne susceptible d'intervenir à l'occasion d'un accident de mer,
- la loi de 1983 a donc ajouté l'exigence d'un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire pour ne pas pénaliser l'action des sauveteurs,
  - TTC n'est ni le capitaine ni le propriétaire et ne peut donc avoir commis une faute caractérisée requise par l'application de MARPOL, et n'est pas plus responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord du navire ou une personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou encore exploitant ou représentant légal ou dirigeant de fait de celui-ci ou du propriétaire et n'entre donc pas dans le champ de la prévention,
  - l'article 121-2 du Code pénal impose qu'il soit démontré à rencontre de TTC une infraction commise pour son compte par un organe ou un représentant qui, selon l'article 121-3 n'aura pas accompli les diligences normales compte-tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait,
  - le seul organe de TTC était M. THOUJLIN et toute l'activité opérationnelle et matérielle de TTC a fait l'objet d'un contrat de prestation de service avec TPS,
  - M. THOUJLIN était donc dans l'impossibilité de commettre l'un des actes visés à la prévention et il a d'ailleurs été relaxé définitivement,
  - si TPS agissait pour le compte de TTC, elle n'en était cependant pas l'organe ou le représentant qui doit être, aux termes de l'article 121-2 du Code pénal, une personne physique, et si certains membres de son personnel peuvent être des organes ou représentants, c'est de TPS et non de TTC,
  - l'ordonnance de renvoi fait le même grief à TTC, et à TPS portant, d'une part, sur la conclusion du contrat d'affrètement et d'autre part sur la gestion de l'événement,
  - les chartes-parties sont établies sur des modèles types dont chaque ligne est numérotée, ce qui facilite les modifications ponctuelles, et complétées par un questionnaire annexe récapitulant diverses informations sur le navire et par des instructions au voyage, remises au commandant par le fréteur et fournissant des informations que le commandant doit fournir à l'affréteur et sur la cargaison,
  - ces documents sont discutés et négociés et ne sauraient être qualifiés de contrats d'adhésion,
  - en l'espèce, le modèle type Shellvoy 5 de la charte partie conclue entre TTC et SELMONT a été complété par un "questionnaire 88" (le questionnaire annexe utilisé par TOTAL) et des "TOTAL Terms" qui ont été discutés, ce que le dossier montre, et complétés par les instructions au voyage du 30 novembre 1999,
  - si le commandant de l'Erika a adressé des "ETA" à TOTAL, dont il a transmis copie à PANSHIP et AMARSHIP, cela n'en fait pas un préposé de cette société ou des ses filiales,
  - en droit anglais, applicable à la charte-partie, celle-ci et les instructions au voyage du dernier affrètement de l'Erika ne donnaient pas à TOTAL un contrôle effectif sur les opérations du navire en mer, puisque ce n'est pas TOTAL qui avait la charge de livrer et maintenir le navire en bon état, de s'assurer que la cargaison était transportée soigneusement et convenablement avec la plus grande diligence, qui était responsable vis à vis du fréteur des actes, omissions et défaillances du capitaine et autres membres de l'équipage et qui était habilité à décider de la manière dont le navire devait naviguer et quelle action devait être entreprise en cas d'accident,
  - en droit français, ces clauses du contrat d'affrètement sont toutes liées à la préservation de la cargaison, obligation essentielle du fréteur,
  - quant à la gestion de l'événement, lors du suivi du voyage, les clauses relatives aux ETA, aux transferts de la cargaison, au signalement, d'incident et l'interdiction d'accepter des ordres des tiers concernant l'arrivée dans un port ou lors de celle-ci, sont des stipulations classiques d'un contrat d'affrètement au voyage et sont destinées à prévenir et limiter les risques d'altération du produit par contamination, à avertir l'affréteur en cas d'incident pouvant affecter les conditions de transport et à rappeler au fréteur au voyage qu'un tiers ne peut s'immiscer dans les droits et obligations de l'affréteur au voyage sans lui donner aucun pouvoir de direction ou de contrôle sur le navire,
  - la signature d'une charte-partie avec SELMONT ne saurait pas plus caractériser une imprudence, dès lors que l'affrètement au voyage d'un navire disposant de tous ses certificats ne suppose pas d'autre diligence, d'autant que l'affréteur à temps n'est pas chargé d'une mission de prévention de la pollution, laquelle relève de la gestion nautique,
  - cette mission relève de l'armateur, de la compagnie exploitante si elle existe, du capitaine en charge opérationnelle du navire et de son entretien en mer et des pouvoirs de police de l'État côtier,
  - c'est à l'autorité de poursuite de rapporter la preuve que la consultation du Vetting n'avait pas été faite et quand bien même elle n'aurait pas eu lieu, l'affrètement d'un pétrolier sans aucun Vetting est parfaitement possible, le Vetting n'ayant aucune valeur de loi ou de règlement au sens de la loi,
  - les instructions au voyage, dont il a été prétendu qu'elles constituaient une immixtion dans la gestion nautique du navire, ont été rédigées par TPS et consacrent uniquement un droit à l'information dépourvu de tout pouvoir de direction, et d'ailleurs aucune directive n'a été adressée au commandant qui n'a subi aucune contrainte,
  - ce droit d'information découle du SOPEP et sa mise en oeuvre dépend du capitaine et ne saurait être imputée à TTC, qui n'a d'ailleurs eu aucun contact avec le capitaine, seuls les salariés de TPS en ayant,
  - ni TTC qui n'était pas le capitaine, ni PANSHIP ni l'État côtier ne pouvaient prendre aucune mesure pour combattre ou limiter les effets de l'accident de mer,
  - pour toute autre personne que le propriétaire, la compagnie exploitante, le capitaine, la société de classification, les États du port et du pavillon qui, pour les trois premiers doivent entretenir le navire, pour les deux suivants émettent et renouvellent les certificats et pour le dernier intervient dans le Target Factor, ces éléments sont un gage de qualité du navire,
  - le délit de pollution suppose que l'action fautive soit contemporaine de l'exercice matériel et positif d'un pouvoir de contrôle et de direction, cause certaine et directe de l'accident,
  - il ne s'agit pas d'un délit d'imprudence générique, mais un délit spécial dont l'incrimination énonce expressément et limitativement les auteurs en leur qualité et si la cause n'est pas nécessairement exclusive, le lien de causalité doit néanmoins être certain, ce qui n'est pas le cas ici, l'affrètement au voyage n'étant pas la cause directe et certaine de la corrosion ayant provoqué l'accident de mer,
  - si comme l'a jugé le tribunal, le commandant n'a pas commis de faute qui serait causale, il est impossible de considérer que l'affréteur au voyage, qui n'a pas connaissance de l'état du navire et n'exerçait matériellement, au moment de l'événement aucun des pouvoirs réservés au capitaine, peut avoir provoqué, en cette seule qualité, l'accident de mer,
  - et si les insuffisances de SELMONT, affréteur à temps, n'ont pas été jugées causales, comment l'affréteur au voyage du même navire pourrait-il se voir attribuer un rôle causal dans l'accident de mer ?

**M<sup>e</sup> Chantal BONNARD**, avocat de TOTAL PETROLEUM SERVICES, a déposé des conclusions (19 pages) par lesquelles elle demande à la cour de confirmer le jugement déféré en ce qu'il a renvoyé TPS des fins de la poursuite.

A cette fin elle expose que :

- TPS a négocié pour le compte de TTC la charte-partie Shellvoy 5 et a suivi l'ensemble des opérations d'affrètement, recherchant un navire auprès du courtier Petrian, consultant cette liste pour connaître les disponibilités des navires en fonction de leur position, adressant à PETRIAN les instructions au voyage et suivant toutes les opérations concernant la cargaison,
- outre l'inconventionnalité de l'article sur lequel se fonde la poursuite, déjà évoquée dans les conclusions de la SA TOTAL auxquelles TPS s'associe, son conseil observe que l'incertitude existant sur leur compatibilité ne permet pas aux prévenus de connaître exactement la nature et la cause de l'accusation portée contre eux et il en va de même de la prévisibilité de la mise en cause de l'affréteur ou de son mandataire,
- de plus, aucune des critiques faites à TPS par l'ordonnance de renvoi n'est fondée, TPS n'exerçant pas de pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire et ayant accompli ses missions avec toute la prudence requise (page 5 des conclusions),
- TPS n'est responsable que de ses propres salariés et des missions qui leur incombent,
- cependant, si le délit d'imprudence caractérisé par un manquement à une obligation de sécurité prévue par la loi ou le règlement peut être directement imputé à une personne morale sans que soit identifiée la personne physique fautive, puisque le devoir de les faire respecter pèse nécessairement sur un organe ou un représentant de la personne morale, cela n'est pas possible lorsque le délit est fondé sur une faute d'imprudence ou de négligence, car alors sa qualité d'organe ou de représentant doit être vérifiée,
- TPS n'est pas affréteur mais prestataire de services, en effet le Vetting est un système de sélection des navires par les affréteurs et c'est la SA TOTAL qui l'a mis en place et est donc l'affréteur,
- quant à ses salariés, MM. POLLARD, MARTENS et PECHOUX, tous placés sous l'autorité de M. LAVENIR, l'ordonnance de non-lieu partielle a mis les deux premiers hors de cause, leurs fautes n'étant pas suffisamment caractérisées, et, pour le dernier, qui n'est qu'un simple employé, la faute qui lui a été reprochée, celle d'avoir anticipé la consultation de la base SURF, elle est sans lien avec le naufrage et la pollution, de surcroît ils ont tous trois accompli les diligences normales compte-tenu de la nature de leur mission ou de leurs fonctions, de leur compétence, du pouvoir et des moyens dont ils disposaient,
- au-delà même de la nécessaire identification de l'auteur de la faute d'imprudence, TPS ne répond pas aux exigences de l'article 8 de la loi de 1983, car cette société n'a pas de pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire,
- quand bien même la qualité d'affréteur serait attribuée à TPS, c'est au fréteur qu'il appartient de veiller au maintien en bon état du navire et aucun élément d'inquiétude n'était apparu alors que l'affréteur n'a aucune obligation de vigilance,
- pour ce qui concerne la date de péremption de l'autorisation donnée par le Vetting de la société TOTAL, il ressort du témoignage de M. PECHOUX qu'il a bien

consulté la base SURF, qui au surplus n'est pas obligatoire même si la consultation du service Vetting lui-même l'est, le 18 ou 19 novembre 1999 et si même il avait eu connaissance que la date de péremption de l'acceptabilité était expirée, il aurait obtenu l'acceptation du navire au vu des rapports d'inspection des autres compagnies et de la reconduction par le RINA du certificat de classe,

- la charte-partie comporte certaines clauses qu'il convient d'examiner, comme l'obligation du capitaine d'envoyer à des dates précises différents ETA, ceci afin que l'affrètement puisse prendre toutes dispositions quant au déchargement, la clause sur la vitesse, qui n'est qu'une simple garantie de capacité, la clause de "Warning", qui en réalité ne fait pas partie des instructions, l'instruction "cargo transfert" et celle imposant au capitaine de surseoir au chargement ou déchargement lorsque les instructions de l'autorité portuaire entrent en conflit avec les instructions de TOTAL, qui sont dictées par de pures considérations commerciales,
- elle est d'ailleurs conclue avec SELMONT et ne s'impose pas directement au propriétaire ou au commandant (page 15 des conclusions),
- les instructions au voyage n'ont donc pas pu, faute de clause concernant le navire ou sa gestion, interférer dans la mise en oeuvre des procédures de sécurité,
- le suivi de la sécurité du voyage obéit à des procédures imposées par le code ISM et, à ce titre, le commandant adressait un télex quotidien à PANSIP dont TPS n'était pas destinataire,
- à 22 h 50, le CROSS était au même niveau d'information que TOTAL et par conséquent cette dernière n'avait pas de raison de contacter directement les autorités maritimes,
- de plus, selon les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, le sort de l'Erika était scellé au départ de Dunkerque et rien ne pouvait être fait pour éviter le sinistre,
- l'affrètement à temps est un opérateur commercial et son changement n'entre pas dans les critères de TOTAL et l'absence prétendue de contrôle de la situation de SELMONT n'a aucun lien avec le naufrage (page 17 des conclusions),
- il n'entre pas non plus dans les obligations d'un affrètement au voyage d'effectuer un audit de la compagnie exploitante, au demeurant effectué déjà par la société de classification et si les "charte sécurité environnement" et "putting safety first" mentionnent un audit de management, ce terme "signifie remise du DOC",
- il a été soutenu que le logo de la société TOTAL figurant sur le connaissement faisait d'elle le transporteur, responsable à ce titre de la navigabilité du navire et débitrice vis à vis des tiers de cela, mais cette conclusion de certaines parties civiles n'est pas conforme au principe selon lequel tant qu'un connaissement n'est pas négocié au profit d'un tiers, il n'est qu'un simple reçu de marchandises.

### Chapitre III : devant la Cour

Les parties civiles ont repris leurs conclusions en les synthétisant.

M<sup>me</sup> l'Avocat Général a requis confirmation du jugement déferé en ce qu'il a condamné MM POLLARA et SAVARESE, la SpA RINA, la SA TOTAL et sur les peines d'amende prononcées, sa réformation en ce qu'il a relaxé la société TPS et la condamnation de cette dernière société au paiement d'une amende de 375.000 €.

A cette fin, M<sup>me</sup> l'Avocat Général expose oralement pour ce qui concerne la conformité de la loi de 1983 avec la convention MARPOL que :

- il ressort du préambule de cette dernière qu'elle interdit tous les rejets, qu'ils soient délibérés, par négligence ou accidentels sauf, fait justificatif prévu dans la règle 11 de l'annexe I, le cas d'une avarie qui ne soit ni intentionnelle ni la conséquence d'un acte téméraire ni avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement et à la condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire,
- l'article 11 précité édicte un fait justificatif et ne définit en rien la faute susceptible d'être poursuivie, ni les personnes dont la responsabilité peut être recherchée,
- c'est d'ailleurs l'avis de M<sup>me</sup> KOKOTT, avocat général de la Cour de justice des Communautés européennes dans l'affaire Intertanko (3 juin 2008), qui observe qu'il n'existe aucune raison de limiter au capitaine et au propriétaire la responsabilité des rejets accidentels, le but de la convention MARPOL étant de promouvoir une protection efficace du milieu marin,
- l'article 8 de la loi de 1983 est la transposition en droit interne de la règle 9 de l'annexe I de la convention MARPOL et incrimine la pollution consécutive à un accident de mer causé par imprudence, négligence ou inobservation des lois par le capitaine, le responsable de la conduite ou de l'exploitation ou par toute personne ayant un pouvoir de direction et de contrôle dans la gestion ou la marche du navire,
- cette application en droit interne de la règle 9 de la convention n'a donné lieu à aucun différend entre la France et un autre État,
- certes, il pourrait être soutenu que le champ de l'article 8 alinéa 4 de la loi, qui dit non punissable le rejet consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement, est plus étroit que celui de la règle 11 b), mais cette plus grande sévérité est conforme à l'esprit de la convention, comme l'ont souligné les professeurs GUIDICELLI-DELAGE et MAGNON,
- contrairement à l'avis exprimé par le professeur GEOUFFRE de la PRADELLE, le rejet d'hydrocarbure par l'Erika n'est pas la conséquence d'une "avarie survenue au navire", car la notion d'avarie doit s'entendre non pas comme un processus dommageable graduel, mais un changement soudain et imprévisible dans l'état du bateau, ce qui ne s'est pas produit dans le cas de l'Erika dont la destruction résulte d'une destruction graduelle et progressive et n'était donc pas imprévisible,
- pour ce qui concerne la cause du naufrage, il importe de noter que les travaux et témoignages invoqués par les prévenus n'émanent pas d'"experts", au sens juridique du terme,
- la thèse défendue par la société RINA d'une fissure invisible devenant traversante et provoquant une voie d'eau dans le ballast tribord se heurte d'une part aux constatations des métallurgistes consultés par les experts du tribunal de commerce de Dunkerque et d'autre part au fait que, après avoir équilibré les ballasts, le commandant MATHUR n'a pas constaté d'entrée d'eau dans le ballast 2 tribord, ce qui aurait déséquilibré les ullages,
- la thèse défendue par le commandant POLLARA, du sloshing provoquant le flambement des tôles du pont, est fondée sur l'existence d'un phénomène qui a pu se produire, mais certainement pas dans la phase initiale, puisque la cuve de ballast 2 tribord était quasiment vide et celle de la citerne 3 centrale quasiment pleine d'un produit visqueux,
- le choix de la route du navire par le capitaine MATHUR, relaxé définitivement, ne peut être considéré comme la cause exclusive et directe du naufrage et si les conditions météorologiques étaient difficiles et ont pu contribuer à affaiblir la résistance du navire, elles n'interdisaient cependant pas la navigation,
- restent les avis des experts et des personnes ayant déposé des rapports dans le cadre de commissions administratives qui s'accordent sur le rôle joué par l'état dégradé du navire, les experts nommés par le juge d'instruction sont des personnalités très expérimentées dans le domaine maritime, ayant fait des études brillantes et qui ont seuls eu accès au dossier avant de déposer les conclusions de leur expertise, et les attaques dont ils font l'objet quant à leur compétence sont indignes,
- ces experts comme ceux de Dunkerque sont d'accord sur l'insuffisance des travaux de Bijela et l'existence d'une corrosion importante et préalable au départ de Dunkerque,
- ces avis sont corroborés par les constatations faites par M ELLIOT, monté à bord les 7 et 8 décembre 1999 pour contrôler le chargement de l'Erika et qui juge son état "moins que satisfaisant", par celles faites par le commandant MATHUR, lors de l'inspection des ballasts qui a observé une corrosion importante, par les inspecteurs du RINA à Augusta puis par les constatations de l'équipage et du capitaine la veille du naufrage sur la présence de fissures,
- si la description de ces fissures varie selon les membres de l'équipage, cette différence dans leur description peut s'expliquer par les mouvements d'arc et de contre-arc du navire, faisant jouer les bords des fissures comme des lèvres,
- l'examen des lisses de cloisons situées dans la zone de la cassure a montré une corrosion très ancienne des tôles et des soudures, avec des cassures et des diminutions ponctuelles et considérables d'épaisseur, bien antérieures au naufrage,
- M CHRISTOPHE, expert du tribunal de commerce de Dunkerque a souligné devant la cour l'état excessif de corrosion du navire, rejoignant l'avis du BEA Mer et de la MMA,
- la corrosion manifeste du navire a joué un rôle causal, effectif et certain dans le naufrage de l'Erika, même si ce n'est probablement pas la cause unique, et il importe peu de savoir si c'est la cassure du pont, comme le pensent les experts nommés par le juge d'instruction, ou la cassure du bordé de muraille (thèse des experts de Dunkerque) qui a provoqué la cassure finale, ce qui importe, et les experts sont d'accord sur ce point, c'est que la tranche n° 2 est devenue fragile par suite d'une corrosion généralisée bien antérieure au naufrage, de la diminution d'épaisseur importante des tôles remplacées lors des travaux de Bijela et de l'insuffisance du remplacement des lisses de pont lors de ces travaux,
- le délit de pollution accidentelle est un délit d'imprudence et de négligence et il faut par conséquent établir un lien direct ou indirect entre les manquements retenus et le naufrage, de plus ces manquements doivent être caractérisés en cas de causalité indirecte pour les personnes physiques alors que les personnes morales sont responsables pénalement de toutes les fautes non intentionnelles de leurs organes ou représentants ayant agi pour leur compte,
- M SAVARESE avait des difficultés financières comme l'ont établi les déclarations de M DUCCI et de M FUMIS du RINA et cela est encore confirmé par la rétention par les autorités américaines en septembre 1999 du Zagarra, autre navire lui appartenant,
- son impécuniosité ressort encore de ce que les travaux de Bijela ont en partie été financés par une indemnité d'assurance providentielle qui aurait dû être consacrée, en principe, à la réparation de la chaudière,

- M. SAVARESE a d'ailleurs été dans l'incapacité d'apporter la moindre comptabilité et de justifier de ses dires quant à sa situation financière, soutenant même que la Banque of Scotland lui avait refusé communication de la comptabilité qu'elle tenait, dit-il, pour son compte,
- M. SAVARESE et M. POLLARA ont pris de concert les décisions relatives aux travaux à faire sur le navire et M. SAVARESE a eu connaissance du rapport PISCHEDDA, des travaux de Bijela et de la différence entre ceux qui avaient été préconisés et ceux réalisés, il a été avisé des observations faites lors de la visite annuelle d'Augusta en 1999 et n'a pas pris de mesure pour y remédier ni même commencé à y penser, alors que les mesures d'épaisseur préconisées pouvaient durer plusieurs jours sans compter les réparations qui pouvaient s'avérer nécessaires et les délais induits pour retenir un chantier,
- en ne mettant pas son navire en bon état de navigabilité, en décidant de manière délibérée et concertée avec M. POLLARA de diminuer pour des raisons de coût les travaux faits à Bijela dans des proportions mettant en jeu manifestement la sécurité du navire, en s'abstenant de remédier aux défaillances constatées à Augusta et en continuant à fréter l'Erika, M. SAVARESE a commis une faute caractérisée à l'origine du naufrage,
- M. POLLARA, est un personnage incontournable, quoiqu'il ait pu en dire, de la société PANSHP dont il possédait la moitié des actions,
- cette société avait la qualité de gestionnaire technique et selon la société TEVERE SHIPPING, dans une lettre que cette société a adressée à l'autorité de MALTE, celle de gestionnaire nautique,
- M. POLLARA, délégué de M. SAVARESE, était responsable de la navigabilité de l'Erika et son rôle dans la conduite des travaux de Bijela a été déterminant,
- il a rencontré M. PISCHEDDA après l'inspection de ce dernier en février 1998 et eu connaissance par conséquent que l'Erika était un navire hors d'état de naviger dans des conditions de sécurité normales,
- il était si conscient de cet état qu'il a prétendu que c'étaient deux inspecteurs de PANSHP qui avaient montré à M. PISCHEDDA les déficiences du navire dont le rapport qui en a été établi montre la gravité et l'importance,
- les experts du tribunal de commerce de Dunkerque ont constaté des anomalies dans les relevés de mesures préparatoires aux travaux de Bijela et les ont même qualifiés de documents de complaisance,
- le poids des tôles a été délibérément réduit des deux tiers et il faut souligner qu'il était parfaitement informé des difficultés de trésorerie de M. SAVARESE et s'en est accommodé pour accepter la réalisation de travaux insuffisants au regard de la sécurité,
- il a été affirmé par MM. SAVARESE et POLLARA que c'était M. PATANE qui avait décidé des travaux, mais celui-ci n'a pas réellement suivi les travaux, mais, comme l'a dit M. POLLARA, *"entre gens bien élevés, on discute et on s'arrange"*,
- c'est ainsi qu'ont été validées par M. PATANE, M. POLLARA et M. SAVARESE des réparations ne correspondant pas aux constatations de M. PISCHEDDA et des deux inspecteurs de PANSHP,
- les travaux de structure initialement évalués à 500.000 \$ ont finalement été facturés 157.446 \$, 73,5 tonnes d'acier utilisés au lieu des 223 tonnes prévues, alors qu'il a été démontré par le rapport de l'institut de soudure que l'Erika souffrait d'une corrosion ancienne,
- M. POLLARA, de son propre aveu, a servi d'intermédiaire pour régler les questions de paiement et les échelonnements de paiement de la dette,
- il avait, en sa qualité de gestionnaire technique délégué à cette fin par M. SAVARESE, un pouvoir de contrôle et de direction sur la gestion et la marche du navire,
- il a apporté son concours à la préparation, au déroulement et au règlement des travaux lors de la visite quinquennale de Bijela,
- son attention a, de nouveau, été attirée sur la corrosion des ballasts et la diminution d'épaisseur des tôles par M. ALGA lors de l'inspection annuelle d'Augusta et, en dépit d'un délai de deux mois pour procéder aux mesures d'épaisseur exigées, il n'a pris aucune disposition concrète,
- il a aussi eu connaissance du rapport de Vetting de Shell du 25 janvier 1999, de celui de BP fait à Augusta le 23 novembre 1999, dans lequel il est fait état de déficiences à "haut risque",
- il a eu un comportement défaillant le 11 décembre 1999 lorsqu'il a reçu le fax du commandant MATHUR, s'abstenant d'appliquer le "shore based contingency plan",
- M. POLLARA et M. SAVARESE n'ont veillé qu'à leurs intérêts, sans souci d'informer les autorités françaises,
- s'il est vrai que le "target factor" de l'Erika est passé de 40 le 20 mai 1998 à 12 le 8 mai 1999, il le doit à une inspection qui s'est bornée à vérifier la présence des différents certificats, sans visite du navire,
- en n'assurant pas le bon état de navigabilité du navire dont il était le gestionnaire technique, en décidant de manière délibérée et concertée avec M. SAVARESE de diminuer pour des raisons de coût les travaux effectués à Bijela dans une proportion qu'il n'ignorait pas mettre en jeu la sécurité du navire et en s'abstenant de remédier aux défaillances constatées à Augusta, M. POLLARA a commis une faute caractérisée à l'origine du naufrage de l'Erika,
- la société RINA a été créée le 29 mars 1999, avec début d'activité le 1<sup>er</sup> août 1999 et il ne saurait lui être reproché les faits commis antérieurement à cette date,
- néanmoins, la société RINA succédant au REGISTRO ITALIANO NAVALE a eu en sa possession tous les antécédents de l'Erika,
- dans son rapport, M. ALGA, inspecteur chargé de la seconde partie de la visite annuelle de l'Erika, a noté de la corrosion et une réduction d'épaisseur de la tôle du peak avant et des réductions d'épaisseur des lisses de pont et des échelles des ballasts 2 latéraux, exigeant la prise de mesures d'épaisseur et exécution des mesures qui en découlaient avant fin janvier 2000,
- devant le tribunal de Syracuse il a déclaré, le 18 février 2000 *"j'en ai déduit que sûrement il fallait faire des réparations [...], l'armateur m'a dit que le navire allait partir et donc j'ai dit que j'aurais fait le rapport successivement [...] eux ne voulaient pas m'attendre [...] ce rapport a été amplement discuté à bord avec l'inspecteur de la compagnie"*,
- il est impensable que M. MATHUR n'ait pas fait part à M. ALGA de ses propres constatations, alors qu'il reconnaît avoir eu un contact avec lui et il n'est pas habituel, comme l'a admis M. RULE, architecte naval, qu'un an après une visite quinquennale, une structure pose des problèmes et impose de nouvelles mesures d'épaisseur à la suite de la première visite annuelle,
- en présence d'une telle situation, traduisant l'état inquiétant de la structure du navire, M. ALGA n'aurait pas dû le laisser appareiller,
- la IMVA, dans son rapport, après avoir mis en doute la qualité des inspections effectuées par le RINA, lui a suggéré d'enquêter sur les performances de ses inspecteurs,
- l'inspecteur ALGA avait le pouvoir de décider seul du renouvellement du certificat de classe et doit par conséquent être considéré comme le représentant de la société RINA au sens de l'article 121-3 du Code pénal,
- en renouvelant ce certificat malgré les défaillances constatées, il a commis une faute d'imprudence engageant la responsabilité pénale de la société RINA,
- la société TIL a vendu à ENEL entre 200.000 et 280.000 tonnes de fuel et un contrat d'affrètement a été conclu entre TTC et SELMONT, l'affrètement étant conduit par TPS, qui fournissait ses prestations aussi bien à TIL qu'à TTC et qui a suivi le voyage,
- quand à la SA TOTAL, elle est intervenue dans le choix du navire au travers du Vetting, mais pas comme affréteur, puisque cette mission était celle de TTC, et elle est poursuivie à raison de ses manquements dans la procédure préalable à l'affrètement,
- pour sa défense, TTC, qui n'a eu aucun rôle opérationnel, même s'il lui revenait de signer la charte-partie, a fait valoir que son seul représentant était dans l'impossibilité matérielle de commettre une faute d'imprudence, puisque l'aspect opérationnel de l'affrètement avait été confié à TPS et qu'il n'est pas possible de retenir la responsabilité d'une personne morale à raison des agissements d'une autre,
- pour sa part, TPS, qui a reçu mandat de TTC pour procéder aux opérations d'affrètement et a négocié le contrat d'affrètement contenant les instructions au voyage, a soutenu ne pas avoir la qualité d'affréteur mais celle de prestataire de services subordonné n'ayant pu prendre la décision d'affrètement eu égard à son absence d'autonomie juridique et financière,
- tout ceci rend le processus d'affrètement illisible au plan des responsabilités, mais il faut considérer que TPS a été l'affréteur de fait de l'Erika et elle est poursuivie en raison des manquements de l'un de ses représentants dans la décision d'affrètement, M. FECHOUX,
- en tous les cas, la société TTC ne peut être retenue dans les liens de la prévention, l'article 121-1 du code pénal exigeant que soit démontrée une infraction commise pour le compte de la personne morale par ses organes ou représentants,
- la SA TOTAL exerçait un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion du navire au travers de la procédure de Vetting, procédure destinée à permettre le choix de navires adaptés aux besoins commerciaux de cette société,
- c'est aussi un moyen de réduire les risques et le coût des assurances dans un secteur dont la S.A. TOTAL, TTC et TPS connaissaient les dangers,
- pour cela, les compagnies pétrolières ont maintenu un système de contrôle identique à celui mis en place lorsqu'elles disposaient de leur propre flotte,
- pour ce qui concerne la société TPS, la nature de la cargaison de l'Erika, particulièrement polluante, impliquait une sécurité renforcée et donc des instructions au voyage qui l'étaient également, le capitaine étant alors un préposé de l'affréteur,
- il faut se reporter aux clauses G et K ainsi qu'à l'"avertissement" selon lequel *"tout ordre venant directement des expéditeurs, destinataires, courtiers, agents, pilotes ou toute autre personne ne doit pas être accepté par le capitaine avant qu'il ait demandé et obtenu l'accord de TOTAL"*, dispositions qui ne sont nullement limitées à la gestion de la cargaison, puisque les ordres des pilotes sont concernés,
- de plus, il faut bien constater que lorsque les instructions sont en rapport avec le sort de la cargaison, elle le sont aussi avec la marche du navire...
- il importe peu que ces instructions soient communes aux sociétés pétrolières ; en se préoccupant d'ailleurs de la cargaison, TOTAL s'arroge un pouvoir de contrôle et de direction, dont les textes permettent qu'il soit éventuellement restreint,
- M<sup>me</sup> RAYMOND-GUILLOU, dans son rapport, soulignait que TOTAL témoigne d'une forte implication à tous les stades de l'organisation du transport de ses produits, sans commune mesure avec le rôle ordinaire d'un affréteur au voyage et concluait que TOTAL était un véritable donneur d'ordres, ce que le professeur NDEDE a confirmé,

- dans la fin d'après-midi du 11 décembre 1999, il est significatif que TOTAL et TPS ont été informés de manière plus détaillée que le CROSS ETEL,
- en l'espèce, TOTAL et TPS ont eu la maîtrise d'oeuvre de fait des opérations et rentrent bien dans la catégorie des personnes visées par l'article 8 de la loi de 1983,
- la circonstance que le Vetting soit un contrôle mis en place sans que la loi l'ait imposé est sans conséquences en l'espèce, car TOTAL n'est pas poursuivi pour inobservation d'un règlement mais à raison d'une imprudence et d'une négligence visées par les délits involontaires, à savoir l'acceptation imprudente d'un navire malgré des signaux d'alarme dont elle avait connaissance,
- de plus, les usages consacrés peuvent être de véritables sources de droit, comme l'a souligné le professeur NDBENDE,
- TOTAL ne peut se réfugier derrière la responsabilité du RINA, car alors le Vetting n'a pas de sens et d'autre part TOTAL ne pouvait ignorer la réputation du RINA, ce qui, avec le pavillon de complaisance qu'arborait l'Erika, laissait craindre un risque anormalement élevé,
- TOTAL se doit de prévenir les risques propres au transport d'hydrocarbures au regard des diligences normalement exigibles et des compétences reconnues à ce professionnel,
- or, TOTAL a commis une imprudence dans la manière dont elle a mis en oeuvre la procédure de Vetting au cas particulier de l'Erika, en ne tenant pas compte de l'incidence de l'âge du navire, qui a donné lieu de la part de TOTAL à une demande d'attestation sur la structure de la part du RINA, de son histoire et de son mode de gestion, l'Erika ayant eu huit noms, trois pavillons différents, quatre sociétés de classification, quatre sociétés de gestion, tous indices d'une discontinuité dans sa gestion,
- le RINA venait de prendre en classe l'Erika et cette circonstance aurait dû éveiller la vigilance du service Vetting de TOTAL, comme le fait qu'il s'agissait d'un pétrolier simple coque, sans ballasts dédiés à l'origine et donc sensibles à la corrosion, comme ses sister-ship qui ont tous connus des problèmes de structures dus à la corrosion,
- l'affectation des ballasts de l'Erika au seul ballastage a permis une dégradation plus rapide qu'auparavant et ne pouvait être ignorée de TOTAL,
- le mode d'affrètement, évidemment connu de TOTAL, ne permettait pas les mêmes contrôles de la structure que l'affrètement à temps,
- TOTAL avait refusé le navire avant l'été 1998 et ne connaissait pas le propriétaire dont il ne pouvait se désintéresser de la réputation,
- la navire était immatriculé à Malte après l'avoir été au Liberia, deux États qui n'ont ni les services administratifs susceptibles d'exercer des contrôles ni le pouvoir d'imposer les réglementations,
- la conjonction de ces circonstances constituait un signal d'alarme fort pour un professionnel normalement diligent et le service Vetting n'aurait pas dû se contenter de l'inspection de M. Tragin, au demeurant peu favorable à l'Erika, alors qu'il n'est pas descendu dans les ballasts,
- en janvier 1999, l'inspecteur de la Shell a noté des faiblesses, notamment au chapitre 6 relatif aux tôles de rétention autour des événements de soutes, rouillées et percées, et n'a pas accepté l'Erika, sauf pour un déchargement à ses terminaux, excluant ainsi de l'affrètement,
- l'inspecteur de BP, le 23 novembre 1999, a constaté l'entretien négligé du navire ainsi qu'une corrosion ancienne sur le pont principal, observations qui suffisaient pour refuser le navire,
- l'inspecteur d'EXXON a déclaré pour sa part que sa société n'aurait pas affrété l'Erika,
- les insuffisances de M. Tragin, qui n'est pas celui qui a accepté l'Erika, mais seulement l'un des intervenants dans cette décision, ne peuvent engager la responsabilité de TOTAL mais traduisent les négligences du service Vetting, qui aurait dû s'assurer par une inspection physique effective de la structure que le navire était bien en mesure d'atteindre l'objectif poursuivi par le groupe TOTAL et d'assurer la sécurité de l'équipage et de la cargaison,
- si l'imprudence dans la décision d'acceptation relève de la SA TOTAL, la défaillance dans la décision d'affrètement est de la responsabilité de TPS,
- le tribunal, tout en admettant l'existence d'une faute de TPS dans l'affrètement de l'Erika après la fin de la période d'acceptation par le Vetting, a estimé qu'il existait un doute sur la causalité entre cette imprudence et le naufrage, car si le service Vetting avait été consulté, il aurait donné son accord compte-tenu des rapports favorables disponibles dans la base SIRE, et, pour les autres reproches, notamment l'absence de prise en compte de la qualité des opérateurs, il a considéré que l'employé de TPS fautif ne disposait ni du niveau hiérarchique ni du pouvoir susceptibles d'engager la responsabilité pénale de la personne morale,
- la note MADEC impose la consultation préalable du service Vetting avant tout affrètement et, en application de cette exigence, comme l'a admis M. DELVEAU, responsable du Vetting depuis 2000, ce service aurait dû recevoir une demande d'avis à partir du 22 novembre 1999,
- M. FECHOUX s'est contenté d'une vérification informatique formelle de la base SURF faite quelques jours avant la conclusion de la charte-partie alors qu'il n'ignorait pas que, pour les navires de plus de 15 ans, l'acceptation ne dépassait pas un an,
- habilité à prendre des décisions lourdes de conséquences et susceptibles d'engager la responsabilité pénale de TPS, il a commis une faute en se contentant de la simple mention "Yes" sans même connaître la date limite d'acceptabilité du navire,
- une consultation conforme aux règles devait entraîner une nouvelle évaluation basée sur toutes les informations documentaires existant et notamment sur le changement de gestionnaire commercial en septembre 1999, et une nouvelle inspection qui aurait permis de constater les anomalies de la structure, comme l'ont relevé les inspecteurs de Shell en janvier 1999, l'inspecteur du RINA en novembre 1999 et les inspecteurs de BP-AMOCO et d'EXXON MOBIL,
- M. DESMARETS, dont on ne peut imaginer un instant qu'il n'ait pas mesuré la portée de ses propos, a admis la responsabilité de TOTAL lorsqu'il a déclaré que *"pour ce qui concerne l'Erika, notre groupe, ses dirigeants et tout son personnel ont profondément conscience d'être l'un des maillons d'une chaîne qui a failli et tous en acceptent les conséquences et les responsabilités"*,
- depuis la catastrophe de l'Erika, de nouvelles mesures ont été prises, par la Communauté européenne et par l'OMI, pour mieux prévenir de nouvelles catastrophes, telles qu'un meilleur contrôle des sociétés de classification, désormais agréées par la Commission européenne, après évaluation conjointe avec l'État du pavillon, l'instauration d'un accès permanent aux navires, l'exigence d'un entretien des revêtements internes des citernes, l'examen interne annuel des ballasts adjacents aux citernes de produits réchauffés, la création d'une agence européenne pour la sécurité maritime.

Après ses réquisitions, les conseils des prévenus ont pris la parole, résumant leurs conclusions.

M<sup>F</sup> SUR ayant observé, ainsi que d'autres conseils des prévenus, que la production par le cabinet HUGLO-LEPAGE de sept CD-ROMs de pièces nouvelles relatives aux intérêts civils, dans la semaine précédant les plaidoiries de la défense violait le principe d'égalité des armes, la cour a accordé aux parties la faculté de lui adresser des notes en délibéré, demandant cependant, dans l'intérêt de la rédaction du présent arrêt, que leur envoi se fasse au plus tard dans le mois suivant le délibéré.

Après les plaidoiries de la défense, les prévenus ou leurs représentants ont eu la parole en dernier.

**Après que l'arrêt ait été mis en délibéré, la cour a reçu de nombreuses écritures qualifiées de conclusions ou de notes de plaidoiries :**

1) - le 4 décembre 2009, M<sup>F</sup> VARAUT écrivait à la cour pour faire valoir que la défense du RINA avait produit plusieurs jeux de conclusions, dont un la veille au soir de la dernière audience, auxquelles il était impossible de répondre alors qu'elles invoquaient un moyen nouveau tiré de la codification en 2008 des dispositions de la loi de 1983 et que l'égalité entre les parties ayant été rompue, il était légitime à prendre des conclusions complémentaires.

Dans ces conclusions, il fait valoir qu'il faut lire cumulativement les articles L 218-18 et L 218-19 alinéa 2 du Code de l'environnement pour pouvoir le comparer avec l'article 8 de la loi de 1983 et déterminer si les nouvelles dispositions sont ou non plus favorables que les précédentes. Le rejet dont parle l'article L 218-18 est non seulement le rejet illicite du premier alinéa de l'article L 218-19 mais aussi le rejet consécutif à un accident de mer de l'alinéa 2 de ce même texte.

2) M<sup>F</sup> FONTAINE, le 18 décembre, écrivait que les conseils des parties civiles, malgré les demandes réitérées de la Cour et de la défense, ont adressé très tardivement à la cour et aux prévenus plusieurs versions de leurs écritures, les modifiant et les complétant, ainsi que plusieurs centaines de pièces nouvelles et une quinzaine de CD-ROMs totalisant plusieurs milliers de pages. La cour a donc invité les prévenus qui le souhaitaient, à déposer dans le mois des notes en délibéré pour faire toutes observations sur ces conclusions et pièces. Ce délai est insuffisant mais la société TOTAL, TTC et TPS ont néanmoins souhaité présenter leurs observations sur les documents communiqués tardivement.

Il souligne que, sur les demandes présentées devant la cour et qui représentent 215 millions d'euros, 31 millions représentent une augmentation des demandes qui n'est pas justifiée par une aggravation du préjudice subi depuis le jugement et sont donc irrecevables par application de l'article 515 alinéa 3 du Code de procédure pénale.

Par ailleurs, une grande partie des dommages allégués a été indemnisée et les parties civiles concernées sont dépourvues d'un intérêt à agir.

Il appartient aux parties civiles de démontrer la preuve de l'existence d'un préjudice direct et certain causé à sa personne, à ses intérêts ou à son territoire, de justifier d'une compétence particulière permettant de déterminer précisément l'étendue de ce préjudice et d'éléments permettant de l'évaluer, or tel n'est pas le cas des pièces communiquées par les parties civiles.

Les parties civiles, dans leurs demandes, font une confusion entre le préjudice écologique "pur" et le préjudice moral résultant d'une atteinte à l'environnement, soulignant leur compétence spéciale en matière de protection de l'environnement ou leur objet social, dont l'atteinte constitue un préjudice moral.

Pour les collectivités territoriales, aucune des compétences qu'elles invoquent en matière de protection de l'environnement ne leur confie une mission particulière recouvrant à la fois la protection, la gestion et la conservation d'un territoire donné.

Pour les associations, l'agrément au titre de la protection de l'environnement ne les habilite pas à solliciter une indemnisation au titre du préjudice écologique "pur" mais

leur permet seulement de réclamer la réparation du préjudice moral né de la lésion des intérêts collectifs qu'elles ont pour mission de défendre, à la condition d'avoir obtenu cet agrément au moment des faits.

Sous couvert de demander réparation d'un préjudice résultant d'une atteinte à l'environnement, la LPO, l'office français de la FEEE, les associations UFC Que Choisir Quimper et Brest demandent une double réparation du préjudice né de l'atteinte aux intérêts environnementaux que ces associations ont pour charge de défendre.

En dépit du recours à des méthodes prétendument scientifiques ou pseudoéconomiques d'évaluation, les parties civiles sollicitent une indemnité fixée de manière totalement arbitraire ou même déconnectée du préjudice qu'elles prétendent avoir subi, comme l'île d'Huat. En l'absence de personne clairement désignée comme gardien de la nature, les parties civiles revendiquent chacune pour ce qui la concerne un tel rôle et leurs demandes, disproportionnées, reposent sur des méthodes d'évaluation peu sérieuses.

Les régimes de réparation monétaires du "préjudice écologique pur" admis par certains pays, sont tous fondés sur des législations spécifiques dérogeant aux règles traditionnelles de la responsabilité et, dans l'Union Européenne, c'est une réparation en nature du préjudice écologique fondée sur un système de police administrative qui a été choisi.

La quasi totalité des demandes formulées par les communes pour les atteintes matérielles à l'environnement n'avaient pas été présentées en première instance et l'article 515 du Code de procédure pénale s'oppose à ce qu'elles soient accueillies.

M<sup>l</sup> FONTAINE, pour chacune des parties civiles suivantes, à savoir les communes de Batz-sur Mer, La Bernerie en Retz, Mesquer, La Plaine sur Mer, Pornic, le Pouliguen, Préfailles, Saint Brévin les Pins, Saint Michel Chef Chef et Saint Hilaire de Riez, de Saint Nazaire, de Floemur, de la commune de l'île d'Huat, le département de la Vendée, les conseils régionaux des Pays de Loire et de Bretagne, le conseil général du Finistère, la communauté d'agglomérations du pays de Lorient, les associations LPO, Robin des bois, UFC Que Choisir de Brest et de Quimper et l'office français de la FEEE, conteste point par point leurs demandes et il convient de se rapporter à ses écritures sur ce point.

3) M<sup>l</sup> LE BERRE, pour le compte de la société RINA, dépose également une note en délibéré, assortie de pièces nouvelles.

Ce conseil, tout en soulignant que certaines des demandes sont irrecevables comme nouvelles, observe que :

- le conseil général de Vendée argue, à propos de la recevabilité de sa constitution de partie civile, que son président a été autorisé par délibération de la commission permanente du 23 décembre 1999 à tenter toutes les actions en justice nécessaires à la détermination des responsabilités et l'obtention d'une juste indemnisation, mais il n'établit pas que cette commission permanente soit habilitée à donner une telle autorisation, alors que selon l'article L 3221-10 alinéa 3 du Code des collectivités territoriales, seule une délibération du conseil général à la commission permanente pourrait autoriser celle-ci à subdéléguer le président,
- la délibération du 23 décembre 1999 n'autorise pas expressément le président à se constituer partie civile,
- il en va de même pour la délibération prise par le conseil municipal de l'île d'Huat pour son maire et il s'avère que le conseil municipal n'a pas autorisé ce dernier à faire appel or, si le Maire est chargé d'exécuter les délibérations du conseil municipal, la représentation en justice de sa commune par le Maire exige une autorisation en application de l'article L 2122-22-16 du Code des collectivités territoriales,
- les allégations selon lesquelles l'effet de la pollution se serait prolongé est contredit par les conclusions de l'unique programme de suivi officiel mis en place par le Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, qui fixe à deux ans le retour à la normale,
- le département de la Vendée ne justifie pas de la nature et de l'étendue du préjudice écologique qu'il aurait subi ni de son caractère personnel,
- les communes de Batz sur Mer, La Bernerie en Retz, Mesquer, La Plaine sur Mer, Pornic, Le Pouliguen, Préfailles, Saint Brévin les Pins, Saint Michel Chef Chef, Saint Hilaire de Riez, n'établissent pas leur préjudice,
- la commune de l'île d'Huat ne justifie pas du programme de réinsertion des espèces pour lequel elle demande un million d'euros et de son lien avec le naufrage de l'Erika et demande le prix d'un ensemble dunaire qui ne lui appartient pas,
- les collectivités territoriales ne peuvent se prévaloir d'une atteinte à leur patrimoine personnel naturel et écologique, la nature n'étant pas le patrimoine personnel des régions, départements et communes et celles-ci ne représentant pas la population de leur territoire,
- le préjudice moral allégué pour ce qui concerne l'atteinte aux missions générales de protection de l'environnement n'est pas distinct de la lésion de l'intérêt général défendu par le ministère public,
- l'atteinte à la réputation d'une collectivité locale se démontre par une baisse de fréquentation, dont, en l'espèce, elle doit établir que la cause en est la pollution, or cette preuve n'est pas rapportée,
- les faits susceptibles de contrarier l'efficacité économique d'investissements privés, subventionnés par une collectivité territoriale, ne peuvent être directement à l'origine d'un préjudice personnel éprouvé par celle-ci et, par conséquent, elle ne peut demander le remboursement des subventions accordées (page 9 de la note),
- les associations ne peuvent pas plus demander de préjudice écologique "pur", n'étant pas propriétaires de la nature,
- France Nature Environnement est une fédération d'associations qui regroupe entre autres les associations LPO, ASPAS, WWF France, Greenpeace France, SEPNB-Bretagne Vivante, Environnement 56, Eaux et Rivières de Bretagne qui sont elles-mêmes parties civiles et qui devront donc, étant déjà représentées, être déclarées irrecevables en leurs demandes,
- l'association LPO, qui demande indemnisation d'un préjudice matériel alors qu'elle n'est pas victime directe de l'infraction, est irrecevable en cette demande et, en outre, elle n'a pas fourni d'explications sur le rejet par l'Etat du remboursement de 242.040,94 € qu'elle dit avoir dépensés en exécution de la convention passée avec lui,
- elle a, de plus, reçu 101.107,80 € de subventions et 305.000 € de la société TOTAL pour assurer le sauvetage des oiseaux.

4) le 16 décembre 2009, M<sup>l</sup> SOULEZ-LARVIÈRE a adressé à la cour des conclusions de relaxe rectifiées des erreurs matérielles qui s'étaient glissées dans les conclusions déposées précédemment, sans que cela en change réellement le sens.

5) le 18 décembre a été reçue par la cour, de la SA TOTAL, de TTC et TPS, une annexe à la note en délibéré comportant treize pièces nouvelles.

6) le 18 décembre, M<sup>l</sup> SUR a adressé à la Cour une note en délibéré qui, se rapportant expressément aux écritures de M<sup>l</sup> GRELLET sur les intérêts civils, fait en outre valoir que :

- la loi du 5 juillet 1983 a été abrogée le 21 septembre 2000 et remplacée par les articles L 218-10 et suivants du Code de l'environnement, modifiés par la loi du 1<sup>er</sup> août 2008,
- plus précisément ce sont les articles L 218-18 et L 218-19 qui remplacent l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et leur nouvelle rédaction fait que, pour engager la responsabilité d'une personne physique en cas de causalité indirecte, c'est à dire de pollution involontaire, il est désormais nécessaire de prouver l'existence d'une violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement ou encore d'une faute caractérisée,
- cette faute caractérisée est l'équivalent de la faute de témérité exigée par la convention MARPOL,
- cette disposition issue de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 est plus douce et donc applicable immédiatement et M. SAVARESE n'ayant commis aucune faute caractérisée doit être relaxé.

7) le 18 décembre 2009, le conseil de M. FOLLARA a adressé à la cour une note en délibéré de 112 pages qui reprend ses conclusions sur l'incompétence matérielle de la juridiction pénale pour connaître des demandes des parties civiles, complétant son argumentation, et qui analyse les préjudices de chacune des parties civiles. Il y joint des annexes qui sont des pièces nouvelles.

Dans ses explications il expose que :

- M. FOLLARA a été exclu par le tribunal du bénéfice des dispositions de la convention CLC au motif qu'il n'était pas le mandataire ou le préposé de TEVERE SHIPPING et n'appartenait à aucune des catégories visées par le paragraphe 4 de l'article iii du protocole de 1992, cependant M. FOLLARA a été renvoyé devant les juridictions pénales pour des faits commis dans l'exercice de ses fonctions et il n'est pas concevable que la société qu'il préside soit protégée par la canalisation de responsabilité alors que son président ne le serait pas,
- le conseil régional des Pays de Loire a assigné, pour préserver ses droits au regard de la prescription issue de la convention CLC, TEVERE SHIPPING et son assureur ainsi que le FIPOL et cette procédure a fait l'objet d'un sursis à statuer en attendant l'issue de la présente procédure,
- il avait préalablement produit sa créance entre les mains du liquidateur du fonds de limitation de l'Erika et une demande d'indemnisation auprès du bureau mis en place par le FIPOL et l'assureur de Tevere Shipping,
- ces procédures établissent que le conseil régional considère que son préjudice est la conséquence de la pollution par hydrocarbures et non d'une infraction pénale, reconnaissant par là même la compétence des juridictions commerciales pour statuer sur ses préjudices,

- le recours à la voie pénale n'a qu'un but idéologique et politique, le conseil régional pouvant obtenir plus rapidement l'indemnisation de son préjudice, s'il n'y avait eu sursis à statuer,
- il conviendra, en tout état de cause, de limiter l'indemnisation à la somme fixée par les experts désignés par le tribunal de grande instance des Sables d'Olonne, soit celle, figurant à la page 229 de leur rapport, de 1.219.358 €,
- pour le préjudice moral, le tribunal s'est contenté de fixer une somme forfaitaire sans en justifier le montant, qui ne doit pas dépasser le préjudice,
- Sauf à démontrer que le département a subi une baisse de ses recettes fiscales et son lien avec la pollution, l'atteinte à l'image invoquée et celle de tiers, commerçants, hôteliers etc... et si ces derniers ont bénéficié d'aides du département, ces dépenses entrent dans d'autres chapitres de réclamation,
- cette demande fait double emploi avec la somme qui lui a été accordée en réparation de ses dépenses de communication,
- ces diverses observations sont valables pour toutes les collectivités locales,
- le même conseil régional, comme la plupart des parties civiles, ne définit pas la nature du dommage dont son patrimoine naturel aurait été personnellement et directement atteint,
- le patrimoine naturel n'appartient qu'à la Nation dont l'État français est le seul représentant et par conséquent, aucune partie civile ne peut se porter partie civile pour demander réparation des atteintes qui lui sont portées,
- de plus, la nature est constituée de "res nullius", non appropriées et dépourvues de toute valeur marchande et aucun sujet de droit particulier ne peut se prévaloir d'un intérêt personnel et direct,
- le préjudice écologique ne peut s'entendre que d'une atteinte au patrimoine naturel d'une particulière gravité et qui présente des risques d'irréversibilité que la remise en état, réparant le préjudice matériel, n'a pas permis d'éviter, Or la preuve n'en est pas rapportée, pas plus que celle du lien de causalité avec la pollution de l'Erika, d'autant que nombre de navires ont profité de la catastrophe pour dégazer discrètement,
- la loi 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008 relative à la responsabilité environnementale exclut la compensation par une évaluation financière,
- le conseil régional de Bretagne ayant accepté l'offre du FIPOL et signé une quittance par laquelle il déclare être rempli de ses droits et renoncer à toutes instances à l'encontre de quelque partie que ce soit, il est irrecevable à demander un préjudice matériel devant la juridiction pénale, (cette observation est également valable pour d'autres parties civiles, comme le département de la Vendée),
- subsidiairement, cette région fait état de subventions (qui ne sont assorties d'aucune délibération ou pièce permettant d'en vérifier le principe et le montant) et dont nombre d'entre elles n'ont rien à voir avec la réparation de préjudices matériels résultant de la pollution,
- pour ce qui concerne les communes, si le maire représente la commune en justice, encore faut-il qu'il ait été habilité expressément et précisément par le conseil municipal avant de déposer plainte et qu'il ait produit cette délibération devant le tribunal, et la cour devra déclarer irrecevables les constitutions de parties civiles des communes qui ne se seraient pas conformées à ces principes (page 46 et 47 de la note),
- quant à l'État, son préjudice n'a fait l'objet d'aucune vérification alors que la juridiction des USA saisie de l'affaire de l'Amoco Cadiz avait passé de nombreux mois à vérifier chacun des justificatifs de l'État français et des communes,
- comme pour d'autres parties civiles, l'État a considéré, dès l'origine, que son préjudice était la conséquence de la pollution par hydrocarbures résultant du naufrage de l'Erika et que sa demande devait être formée sur le fondement de la convention CLC et il n'est pas exact de prétendre, comme il le fait, que son préjudice matériel trouve sa source dans les frais occasionnés en vue de lutter contre la pollution constitutive du délit dont la cour est saisie,
- il a reconnu, par son engagement de ne faire valoir ses demandes qu'une fois les autres demandes acquittées, la primauté du régime d'indemnisation prévu par la CLC et donc la compétence exclusive des juridictions civiles pour connaître de son préjudice.

Pour le surplus des observations contenues dans la note en délibéré citée ci-dessus, la cour renvoie à sa lecture, se dispensant d'entrer dans le détail de la discussion du montant du préjudice de chaque partie civile.

8) la Cour a reçu, le 4 janvier 2009, un courrier expédié le 17 décembre 2009 émanant de M<sup>rs</sup> LEPAGE, HUGLO et MOUSTARDIER, accompagnant une note en délibéré ainsi que de nouvelles pièces.

Cette note en délibéré, de 25 pages, expose en préliminaire que la SA TOTAL et la société RINA ont déposé leurs conclusions soit le jour de la clôture des débats soit postérieurement, de sorte qu'il a été accordé aux parties la possibilité de déposer des notes en délibéré sur des éléments de procédure ou de fond dont elles n'auraient pas eu connaissance à temps pour y répondre. Eux-mêmes auraient déposé leurs conclusions trois jours avant de prendre la parole. Ils n'auraient eu que deux heures pour s'exprimer alors que la défense aurait disposé de nombreuses heures.

Ils soulignent que leur note en délibéré ne contient que des éléments de réponse et que la plupart des points en cause ont déjà été exposés en première instance.

Ils font observer par ailleurs que :

- l'article L 218-19 du Code de l'environnement (ci-après C.E) est non pas plus doux que l'article 8 de la loi de 1983, mais au contraire plus sévère, d'autant qu'il faut le lire à la lumière de l'article qui le précède,
- sur la conventionnalité de la loi de 1983, il faut se reporter aux consultations du professeur LAGARDE et aux conclusions intégrales de M<sup>re</sup> KOKOTT dans l'affaire Intertanko,
- pour ce qui concerne la SA TOTAL et son Vetting, plus de la moitié des navires figurant sur la base SURF sont "unclassified", ce que la SA TOTAL interprète comme "travaillable" alors que pour Shell ou BP l'acceptabilité ne signifie pas affrètement et que la décision se prend au cas par cas,
- pour la société TTC, ses conclusions, qui reprennent pour l'essentiel celles de TOTAL, ne répondent pas à la question de la gestion nautique ni au choix d'une coquille vide,
- si le service Vetting avait fait son travail en novembre 1998, il n'aurait pas accepté l'Erika et si la SA TOTAL n'avait pas donné son accord à la société TTC pour conclure une charte-partie en novembre 1999, l'accident n'aurait jamais eu lieu,
- ni la société TOTAL ni la société RINA ne sont concernées par la CLC, qui ne concerne pas l'aspect pénal et ne vise que certaines personnes,
- la société TOTAL ne peut invoquer sa propre turpitude et se réfugier derrière une organisation qu'elle a voulu complexe pour organiser son irresponsabilité, alors que cette volonté même est un facteur aggravant,
- toute personne ayant effectivement participé à la survenance d'un dommage doit répondre de sa responsabilité, comme l'ont jugé la Cour de cassation et la Cour de justice des Communautés européennes dans l'affaire "Commune de Mesquer", et donc TTC doit assumer ses responsabilités au plan civil,
- les communes de La Baule, Guérande, Les Moutiers en Retz, Friauc sur Mer n'ayant pas fait appel, les développements des conseils de TOTAL sur l'irrecevabilité des parties civiles ne les concernent pas,
- pour ce qui concerne l'irrecevabilité alléguée des communes pour défaut d'habilitation de leur Maire, il suffit de se reporter aux pièces produites,
- quand à l'argument selon lequel l'habilitation est donnée pour la durée du mandat et serait périmée dès lors qu'une nouvelle élection a eu lieu, il faut rappeler que si les autorisations générales données en début de mandat doivent être renouvelées après chaque élection, les autorisations spécifiques sont maintenues en application de la règle de l'unité de la personne morale,
- la Cour de cassation a, de plus, jugé (le 22 janvier 1990) que "l'autorisation d'ester en justice, pour une action déterminée, implique le pouvoir d'exercer les voies de recours ouvertes dans cette action",
- quant au caractère prétendument nouveau de certaines demandes, en réalité l'évaluation globale des préjudices présentée en appel a diminué et "demande nouvelle" ne signifie pas "montant différent de la même demande"
- aux termes de la jurisprudence de la chambre criminelle, n'est pas nouvelle la demande tendant aux mêmes fins mais reposant sur un fondement juridique différent,
- toutes les demandes présentées portent sur des préjudices directs mais de plus, la loi fixe les conditions dans lesquelles une partie peut se présenter comme partie civile pour des préjudices directs ou indirects constitue une loi de procédure et reçoit une application immédiate même pour les instances déjà engagées et qui n'ont pas reçu de solution définitive et par conséquent l'article L 142-4 du Code de l'environnement est applicable à l'action des collectivités publiques, et dès lors elles peuvent se constituer parties civiles,
- l'atteinte à l'image de marque d'une commune se traduit en dommage économique, dans la mesure où elle tire ressource de sa capacité à attirer une population permanente et saisonnière et "si le préjudice moral d'une collectivité ou d'un établissement public peut se confondre avec le trouble social que répare l'exercice d'une action publique lorsque l'infraction ne porte atteinte qu'à l'intérêt général, il n'en est pas de même lorsque cette infraction cause un préjudice direct à leurs intérêts personnels" (cass. crim. 18 déc. 96),
- s'agissant du préjudice écologique, la société RINA conteste, en confondant territoire et propriété, que les communes puissent avoir un territoire et TOTAL soutient que la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 serait la seule voie de réparation du dommage écologique, alors que cette loi, en son article codifié L 162-2, dispose "une personne victime d'un préjudice résultant d'un dommage environnemental ou d'une menace imminente d'un tel dommage ne peut en demander réparation sur le fondement du présent titre",
- selon cette loi, il existe deux voies de réparation, l'action fondée sur le nouveau titre VI réservée à l'administration (le préfet) ou celle de droit commun, qui ne pouvait d'ailleurs être supprimée ou réduite par le législateur, ayant un caractère constitutionnel,
- le trouble de jouissance causé à la commune que cause l'indisponibilité ou l'atteinte à son territoire est un préjudice direct.



9) M<sup>re</sup> SOULEZ-LARVIÈRE, par une lettre adressée à la cour datée du 22 décembre 2009 mais reçue le 4 janvier 2010, observant qu'il appartient aux prévenus d'avoir le dernier mot, renvoie la cour aux conclusions déposées antérieurement et à la note, jointe, du Professeur GEOUFFRE de la PRADÈLLE

10) M<sup>re</sup> METZNER, par une lettre du 23 décembre reçue le 7 janvier 2010 par la cour, observe que les parties civiles prennent des écritures nouvelles, vont même jusqu'à produire de nouvelles pièces, ce qui est contraire, dit-elle, aux dispositions du Code de procédure pénale et aux principes garantissant les droits de la défense, et demande que soient écartées des débats toutes les écritures et pièces des parties civiles postérieures aux plaidoiries de la défense.

11) par une lettre du même jour, reçue le 4 janvier 2010, le cabinet HUGLO-LEPAGE, donnant acte aux prévenus de leur volonté d'avoir la parole en dernier, indiquent ne pas vouloir répliquer à sa note en délibéré et complètent de consultation jointe et ajoutent avoir rapporté la preuve que les parties civiles qu'il représente avaient bien demandé des dommages directs en première instance et que leurs demandes représentent une somme inférieure en appel à ce qu'elle était en première instance.

## **Titre II : Motifs**

### **Section I : Les moyens de droit**

#### **Chapitre 1<sup>er</sup> : Sur les conclusions, notes et pièces versées en cours de délibéré**

M<sup>res</sup> METZNER, LE BERRE et ENGELSEN, ont demandé à la cour, par conclusions, de constater et juger que :

- la communication tardive par les parties civiles de leurs écritures et pièces venant à l'appui de leurs prétentions ne permet pas aux différents prévenus d'organiser leur défense,
  - les conditions de la communication en question sont contraires au respect du principe du contradictoire et violent, par conséquent, les droits de la défense des différents prévenus
- et qu'elle ordonne le renvoi de l'affaire sur les intérêts civils à une audience ultérieure.

M<sup>re</sup> DELPLANQUE et M<sup>re</sup> DUMONT, pour le compte de l'île d'Houat, soulignant que la SpA RINA a déposé, le dernier jour d'audience, des conclusions tendant à l'irrecevabilité de l'appel de la commune de l'île d'Houat, faute de production de la délibération autorisant son maire à interjeter appel, moyen nouveau qui, par sa présentation tardive porterait atteinte au principe du contradictoire et des droits de la défense, a demandé le débouté de la SpA RINA et a produit la délibération en cause.

Certaines parties civiles ont, en effet, jugé nécessaire de produire de très nombreuses pièces (l'équivalent de 7 CD-Roms) au moment même où elles ont pris la parole, ce qui ne laissait qu'un temps raisonnablement insuffisant aux avocats des prévenus pour en prendre connaissance et y répondre avant mise en délibéré, de sorte que la Cour les a autorisés à déposer en réponse des notes en délibéré, s'ils le souhaitent.

Comme certaines conclusions de la défense avaient été déposées postérieurement aux plaidoiries des parties civiles, la Cour, de la même façon, ne s'est pas opposée à ce que ces dernières déposent des notes en délibéré, sous réserve que ce dépôt ne soit pas trop tardif, afin de lui permettre de les prendre en compte, si nécessaire.

La cour constate que :

- l'article 459 du Code de procédure pénale dispose que *«le prévenu, les autres parties et leurs avocats peuvent déposer des conclusions. [...] Le tribunal qui est tenu de répondre aux conclusions ainsi régulièrement déposées [...]»*.
- la loi n'ayant pas édicté devant la juridiction correctionnelle de clôture des débats et le dernier état des débats étant irrévocablement fixé par le prononcé de la décision, les parties civiles et les prévenus doivent être admis à conclure jusqu'à cette étape et à adresser à la Cour des notes en délibéré.

Toutefois cette permission doit tenir compte, d'une part, du principe de la publicité des débats, consacré par l'article 400 du Code de procédure pénale et par l'article 6 de la Convention européenne des Droits de l'homme, qui a pour corollaire celui de l'oralité des débats et nécessite que les chefs péremptoires de conclusions et les pièces sur lesquelles les parties fondent leurs demandes soient, sauf exceptions, débattus en audience publique et, d'autre part, du respect des droits de la défense qui conduit à exiger que celle-ci puisse examiner les pièces produites contre elle et répliquer aux moyens péremptoires de ses adversaires.

Pour ce qui concerne les conclusions et pièces jointes déposées en toute fin d'audience, les parties qui souhaitent y répliquer pouvaient toujours demander la parole pour le faire, sous réserve que les prévenus puissent avoir la parole en dernier, et, par conséquent, ni l'oralité des débats, ni le respect du contradictoire ne peuvent justifier qu'elles soient écartées des débats.

Pour ce qui concerne les notes et pièces adressées à la cour après mise en délibéré et dont il apparaît que toutes les parties en ont eu connaissance et ont pu y répliquer, de sorte que les droits de la défense ont été sauvegardés, le seul moyen d'en assurer la publicité serait d'ordonner la reprise des débats.

La cour observe cependant que l'article 6 de la C.E.D.H. prévoit que la publicité des débats puisse ne pas être assurée, notamment lorsque dans des circonstances spéciales la publicité serait de nature à porter atteinte aux intérêts de la justice.

Or, si la cour pour respecter le principe de l'oralité et de la publicité des débats devait reprendre les débats, la logistique particulièrement lourde de ce procès conduirait à d'importants retards dans la solution du litige et serait donc contraire à un autre principe découlant de l'article 6 de la C.E.D.H., celui du droit d'être jugé dans un délai raisonnable.

De plus, les notes et pièces produites au cours du délibéré se bornent à poursuivre, sans le rénover, le débat déjà initié précédemment et ne comportent pas de moyens de droit nouveaux et, dans ces conditions, une reprise des débats n'aurait qu'un intérêt formel.

Dans ces conditions, lesdites notes et pièces ne seront pas écartées, étant observé que les prévenus ayant disposé d'un mois pour présenter, de manière contradictoire, leurs observations sur les pièces déposées par les parties civiles et ces dernières ayant disposé du même délai pour présenter les leurs sur les conclusions déposées après leurs plaidoiries par les conseils des prévenus, il n'y a pas eu de violation du respect du principe du contradictoire.

#### **Chapitre 2 : Sur l'immunité de juridiction**

La SpA RINA invoque le fait qu'elle exercerait, de par son activité de certification, des actes de puissance publique ou accomplis dans l'intérêt d'un service public de l'État de Malte, pour réclamer l'immunité de juridiction dont jouit cet État.

A cela, l'une des parties civiles oppose :

- les dispositions des articles 173-1 et 385 du Code de procédure pénale qui interdiraient que la cour remette en cause l'ordonnance de renvoi par laquelle le RINA a été attrait devant le tribunal correctionnel,
- le fait que le RINA ne serait pas un démembrement organique de l'État de MALTE, qu'il ne participerait pas à l'exercice de la souveraineté de l'État de Malte, dont il serait totalement indépendant,
- la jurisprudence de la Cour européenne des Droits de l'homme, qui n'admettrait l'immunité de juridiction que si elle tend à un but légitime et s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé, ce qui ne serait pas le cas en l'espèce,
- le déni de justice qui résulterait de la reconnaissance de l'immunité de juridiction puisque les juridictions françaises sont seules compétentes en application de la convention CLC et selon le droit communautaire après que les juridictions italiennes aient décliné leur compétence au profit des juridictions françaises,
- la violation de la règle de l'Estoppel par le RINA et
- sa renonciation implicite mais certaine à invoquer son immunité.

Une autre fait encore valoir dans ses écritures que :

- seul l'État du pavillon du navire est responsable de l'application par ce dernier des conventions qui ont institué les certificats statutaires, qu'il conserve les attributions de puissance publique, le recours aux sociétés de classification n'intervenant que pour des prestations purement techniques sans délégation d'un acte de souveraineté, puisque, dans le cadre d'une délégation de service public, l'activité déléguée est transférée au délégataire, ce qui n'est pas le cas en l'espèce,
- les dispositions conventionnelles attribuant à "l'administration" (ou au gouvernement) la responsabilité de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite, et que la seule obligation de l'État du pavillon découlant des conventions internationales instituant les certificats statutaires est de s'assurer que le navire a été inspecté, l'inspection elle-même ne relevant pas de ses attributions.

Le RINA SpA est, de surcroît une société ayant une personnalité juridique et un patrimoine propres, de droit italien, que l'État de Malte ne contrôle pas, de sorte qu'elle ne peut prétendre en être une émanation.

Quant au certificat de classe, il s'agit par sa nature et sa finalité d'un acte de commerce dans lequel l'État du pavillon n'intervient en aucune façon et qui dépend du seul règlement de la société de classification.

La cour observe que l'immunité de juridiction invoquée doit être distinguée de l'immunité de juridiction des agents diplomatiques ou consulaires, inscrite dans l'article 31 de la convention de Vienne du 18 avril 1961 et l'article 23 de la convention de Vienne du 24 avril 1963, et de l'immunité d'exécution. Il s'agit d'une immunité de caractère coutumier qui n'est inscrite, jusqu'à présent, dans aucun texte liant la France, bien que la convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens ait été signée le 17 janvier 2007, sans être ratifiée à ce jour.

L'immunité de juridiction est une fin de non-recevoir et non pas une nullité de procédure au sens de l'article 385 du Code de procédure pénale, si bien qu'elle peut être invoquée, nonobstant l'ordonnance de renvoi, devant le juge du fond.

L'immunité de juridiction des États étrangers trouve son fondement dans les principes d'indépendance, de souveraineté et d'égalité des États qui empêche un État de s'ériger en juge d'un autre État, sans son consentement, pour des actes accomplis dans l'exercice de sa souveraineté. Il s'agit d'un compromis entre la nécessité pour l'État du for de ne pas entraver l'exercice des missions souveraines de puissance publique de l'État étranger et celle, pour ce dernier, de respecter les lois et règlements de l'État de résidence.

Pour caractériser les "actes d'autorité", manifestant la souveraineté d'un État étranger, la Cour de cassation a exigé qu'ils soient des actes de puissance publique ou accomplis dans l'intérêt d'un service public et le Conseil d'État a considéré, à propos de la société de classification Bureau Veritas, que l'habilitation à délivrer certains certificats de navigabilité investissait d'une prérogative de puissance publique.

En effet les organismes qui constituent l'émanation des États bénéficient de cette immunité à condition que l'acte qui donne lieu aux poursuites participe, par sa nature ou sa finalité, à l'exercice de la souveraineté de ces États.

La jurisprudence atténuée cependant les principes posés en exigeant, pour que les actes accomplis dans l'intérêt d'un service public d'un État étranger soient admis comme des actes d'autorité manifestant la souveraineté de celui-ci, qu'ils ne soient pas de simples actes de gestion.

Toutefois, la délivrance des certificats statutaires par une société de classification ne peut être regardée comme un simple acte de gestion ni comme un acte purement technique, puisqu'un navire qui n'en est pas titulaire ne peut naviguer.

Cet acte d'autorité peut être délégué à une société de classification, comme l'a admis le Conseil d'État pour le Bureau Veritas, et il importe peu que celle-ci soit une société commerciale indépendante de l'autorité délégante, cette dernière étant libre d'habilitier qui elle veut, quand bien même elle ne le contrôlerait pas.

Dès lors, la SpA RINA, habilitée par l'État de Malte à délivrer les certificats statutaires des navires, est ainsi investie d'une prérogative de puissance publique et doit bénéficier de l'immunité de juridiction pour ces délivrances.

Pour ce qui concerne le certificat de classe, si sa délivrance ne dépend pas de l'État du pavillon, les conditions de celle-ci font partie d'un ensemble de règles qui conditionnent la certification statutaire, au travers de renvois qu'y font les conventions SOLAS et Load Lines, et elles contribuent à assurer une activité de service public, à savoir améliorer la sécurité de la navigation.

L'immunité de juridiction dont bénéficie ainsi la SpA RINA peut faire l'objet d'une renonciation. Cette immunité de juridiction ne saurait imposer de contrainte à l'État souverain qui en est titulaire et qui peut donc parfaitement y renoncer. C'est d'ailleurs la solution qu'a adoptée la convention des Nations unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, qui prévoit non seulement un consentement exprès mais aussi, en son article 8, qu'un État ne peut invoquer l'immunité de juridiction dans une procédure devant un tribunal d'un autre État si, quant au fond, il est intervenu à ladite procédure ou y a participé de quelque façon que ce soit.

Cette convention n'est certes pas entrée en vigueur en France, mais elle n'en est pas moins une synthèse de l'état du droit coutumier en la matière.

Naturellement, cette renonciation ne doit pas être équivoque.

De même qu'il n'appartient pas à l'État pour lequel l'organisme qui en constitue l'émanation accomplit un acte dans l'intérêt de l'un de ses services publics, d'invoquer à sa place l'immunité de juridiction, il ne lui appartient pas d'y renoncer au nom de l'organisme, doté d'une personnalité propre et qui en bénéficie directement.

A supposer même que, comme le soutiennent les conseils de la SpA RINA et le professeur STERN, la renonciation au privilège de juridiction doive émaner de l'État délégataire, Malte, il apparaît que, en s'abstenant d'invoquer ce privilège pour la SpA RINA alors qu'il était revendiqué pour la Malta Maritime Authority, cet État a implicitement mais sans ambiguïté renoncé à le faire en faveur de celle-ci.

De plus, pendant sept ans, la SpA RINA a participé en qualité de personne morale mise en examen à l'information qui a débouché sur son renvoi devant le tribunal correctionnel. Son représentant s'est abondamment expliqué et son conseil a adressé au juge d'instruction de très nombreuses notes et plusieurs courriers pour demander un non-lieu, sans jamais invoquer une quelconque immunité, pas même lorsque la fin de l'instruction lui a été notifiée.

S'il est vrai que le juge d'instruction et le tribunal correctionnel sont deux juridictions différentes, de même que le tribunal correctionnel et la Cour d'appel, ils étaient saisis de la même instance, c'est à dire du même développement procédural découlant de la saisine du juge d'instruction, et la renonciation implicite à l'immunité de juridiction devant le premier a conservé ses effets devant l'autre, comme elle le conserve devant la Cour.

La SpA RINA a également manifesté dans l'instance civile reposant sur les mêmes faits à laquelle elle a été attrait sa renonciation à son privilège de juridiction en allant jusqu'à saisir une juridiction italienne (laquelle s'est déclarée incompétente), démontrant ainsi qu'elle n'entendait pas que l'appréciation de ces faits soit soumise aux juridictions de l'État de Malte.

Son soudain changement d'attitude, dont elle ne donne d'ailleurs aucune explication, constitue une violation de la loyauté des débats et du principe de l'estoppel selon lequel une partie ne peut se contredire au détriment d'autrui.

En conséquence, la cour considère qu'il y a eu renonciation non-équivoque du RINA à l'immunité de juridiction dont il pouvait bénéficier.

### Chapitre 3 : Sur la compatibilité de la loi du 5 juillet 1983 avec la convention MARPOL

L'article 55 de la Constitution dispose :

*«Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie»* et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l'espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la convention MARPOL, régulièrement ratifiée et approuvée.

L'ordonnance de renvoi vise en effet, à l'appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L 218-10, L 218-22 et L 218-24 du Code de l'environnement applicables lors du renvoi, l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres, dite «MARPOL» du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du Code pénal.

L'article 113-12 du Code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicable à l'espèce les autres articles visés.

L'article 121-3 du Code pénal indique qu'il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte-tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait.

Ce même article dispose que, dans ce dernier cas, *«les personnes qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer»*.

L'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 impose l'application de cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République.

L'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité :

*«Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'observation des*

lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article 1<sup>er</sup> elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article. [...]

Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa.

N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement.»

Cet article renvoie à l'article 1<sup>er</sup> quant aux navires concernés, c'est à dire aux navire-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonneaux.

Il renvoie également à la convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer. Cette convention le définit en son article II comme «un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison».

Il en ressort donc que :

- est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, un échouement ou un autre incident de navigation ou autre événement ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages ou une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que :
- doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que :
- n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement.

L'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal, de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice.

L'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale.

Quant à la convention MARPOL (Londres, le 2/11/1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que :

«Règle 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures.

1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe :

- i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;
- ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ;
- iii) le pétrolier fait route ;
- iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin ;
- v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers-neufs, 1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et
- vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ;

[...],

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception».

Cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes :

La règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale.

Par contre la règle 11, intitulée "exceptions", mérite d'être rappelée :

«Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

- a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer
- b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
  - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et
  - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

[...].»

L'interprétation de ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminents professeurs de droit.

Selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la convention MARPOL subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que, la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence.

De plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient visés par la convention MARPOL que le propriétaire ou le capitaine.

La cour constate que la règle 9 pose le principe qu'"il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures".

Or l'article 2 alinéa 3 a) de la même convention définit les "rejets" comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon le même texte comprend "tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange".

Le terme "rejet" est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires.

Si l'article 2 alinéa 3b précise que ne sont pas des rejets, au sens de la convention MARPOL, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibent par contre la convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction les rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un "accident de mer", que la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer définit comme "l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison".

Le préambule de la convention MARPOL fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels. Il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels.

Le protocole n° 1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est à dire à un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement.

L'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre "*Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires*", inclut la règle 9. Celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I.

Il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé "Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond" et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avarie sur les pétroliers.

La règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et, notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement.

Il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie.

Pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) i) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet.

Et même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 11 b) ii), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leur conséquence dommageable et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'il sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des États signataires de lutter, notamment, contre les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence. Il y aurait là une incohérence manifeste.

Ainsi, les rejets involontaires, c'est à dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la convention MARPOL.

L'incrimination par l'article 8 de la loi de 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou la réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention.

Cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou tout autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa.

Il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la convention MARPOL qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire.

Toutefois, cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte. Le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout "navire", entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention. Il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la convention MARPOL dans le droit national positif.

La circonstance que le b) ii) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand "le propriétaire ou le capitaine" a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé M<sup>re</sup> le Professeur GIUDICELLI-DELAGE. Si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même.

Enfin, alors que l'article 1<sup>er</sup> du protocole n° 1 prévoit que, lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir l'État côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affrètement, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités.

Sur ce point encore, la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la convention MARPOL.

La conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec la convention MARPOL est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement.

La différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la convention MARPOL est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la convention MARPOL.

La question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci.

La convention de Montego Bay, destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la "*réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin*", un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les États côtiers à "*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 [...]*".

Selon le dictionnaire Littré, la conformité est "*ce qui s'accorde avec*" et "*donner effet*" c'est être efficace, c'est à dire rendre efficace.

Or, la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la convention MARPOL, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace.

Il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels.

Ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la convention MARPOL.

A supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé M<sup>re</sup> le professeur GIUDICELLI-DELAGE.

Or, il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. MATHUR a vu du fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant FOLLARA dans un téléx, ni à 3 h 30 quand le commandant Mathur a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets.

La contribution de la S.A. TOTAL aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues après la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution.

Le moyen tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983 sera donc écarté.

#### Chapitre 4 : Sur la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 modifiant la prévention

La prévention adoptée dans l'ordonnance de renvoi à l'égard des prévenus est celle d'avoir «*été, par imprudence et négligence, à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999 résultant d'un accident de mer provoqué par le capitaine en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté.*

En outre, pour les prévenus personnes physiques, le juge d'instruction précise qu'il s'agit d'une négligence "caractérisée" (ce qualificatif étant au singulier) et, pour les personnes morales, rajoute "par l'un au moins de ses représentants".

Les articles visés sont en premier lieu les articles 1, 7, 8 et loi de la loi du 5 juillet 1983.

L'article 8 dispose : *"Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime. [...]"*

Cependant, la loi de 1983 a été abrogée par l'article 5-18° de l'ordonnance 2000.914 du 18 septembre 2000 et remplacée par le Code de l'environnement annexé à l'ordonnance. La partie relative à la répression des rejets polluants des navires a fait l'objet d'une première modification par la loi du 3 mai 2001, puis d'une seconde par la loi du 10 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité.

Or l'article 112-1 du Code pénal dispose :

*"Sont seuls punissables les faits constitutifs d'une infraction à la date à laquelle ils ont été commis.*

*Peuvent seules être prononcées les peines légalement applicables à la même date.*

*Toutefois, les dispositions nouvelles s'appliquent aux infractions commises avant leur entrée en vigueur et n'ayant pas donné lieu à une condamnation passée en force de chose jugée lorsqu'elles sont moins sévères que les dispositions anciennes".*

Il s'en déduit que la dépenalisation d'un comportement n'en autorise plus la poursuite et que, en cas d'abrogation d'une loi d'incrimination, le fait incriminé doit, pour pouvoir être poursuivi, demeurer punissable.

En conséquence, l'ordonnance de renvoi a donc également visé les articles L 218-10, L 218-21, L 218-22 et L 218-24, actualisés au 10 mars 2004, du Code de l'environnement.

L'article 218-10 du Code de l'environnement, en sa rédaction du 10 mars 2004, vise les "rejets", mais l'article L 218-21 paragraphe I vise *«le fait, pour le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements dans les conditions définies à l'article 121-3 du Code pénal, un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter est punissable lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime».*

Il s'agit donc de l'article correspondant à la prévention réprimée à l'époque des faits par l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983.

La loi du 1<sup>er</sup> août 2008 a refondu les articles L 218-10 à L 218-26 du code de l'environnement.

Elle prévoit ainsi, au second alinéa du paragraphe I de l'article L 218-19 nouveau : *«Est puni de la même peine le fait, pour tout capitaine ou responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux.*

*Les peines sont portées à :*

- 1° 400 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-12 ;
- 2° 800 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13 ; [...]

Il ressort clairement de la comparaison entre l'article L 218-21 du Code de l'environnement, dans sa rédaction du 10 mars 2004, et l'article L 218-19 dans sa nouvelle rédaction, que ces deux textes sont semblables, hormis la disparition de la référence aux conditions définies à l'article 121-3 du Code pénal, et des précisions données sur le statut juridique des eaux polluées.

Par conséquent, le délit de pollution, tel que poursuivi, demeure punissable sous l'empire de la loi nouvelle, dont le champ d'application apparaît encore plus large.

Pour la clarté de l'exposé, il faut souligner que, dans l'article L 218-22 paragraphe II, ancienne rédaction, était prévue une cause d'aggravation du délit sus-visé *«lorsque l'accident de mer [...] a, directement ou indirectement, soit pour origine la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit pour conséquence un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement».*

Cette disposition a été reprise dans l'article L 218-19 paragraphe II nouveau ainsi rédigé : *«Lorsque les infractions mentionnées au I ont pour origine directe ou indirecte soit la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer».*

S'il y a donc eu plusieurs modifications notamment par ajout du membre de phrase "soit une faute caractérisée qui exposait etc...", elles ne portent pas sur les éléments constitutifs du délit de pollution provoqué par imprudence, négligence ou inobservation des règlements, mais sur une circonstance aggravante de ce délit que n'a pas retenue l'ordonnance de renvoi.

Pour être complet, il y a lieu d'ajouter que le paragraphe IV de l'ancien article L 218-22 du Code de l'environnement qui disposait *«Les peines prévues aux I et II sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au présent article»* se retrouve dans l'article L 218-18 nouveau.

Dès lors, le moyen tiré de ce que la loi du 1<sup>er</sup> août 2008, pour caractériser le délit de pollution, imposerait de nouvelles circonstances pour lesquels les prévenus ne seraient pas renvoyés doit être écarté.

Néanmoins, la peine encourue en application de la nouvelle rédaction étant plus sévère que l'ancienne, seules les peines prévues par la loi du 5 juillet 1983 sont applicables.

Les observations faites sur la compatibilité de la loi du 5 juillet 1983 avec les dispositions de la convention MARPOL sont transposables à la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 qui n'en diffère pas sur l'essentiel.

#### Chapitre 5 : Sur la prévisibilité de la loi

Il a été soutenu que la cour ne saurait dire la loi de 1983 conforme à la convention MARPOL et l'appliquer aux prévenus, au motif que l'imprévisibilité de cette interprétation empêcherait son application au regard de l'article 7 de la Convention européenne des Droits de l'homme.

S'il est vrai que la légalité des délits exige que le droit national énonce une norme avec assez de précision pour permettre au citoyen de régler sa conduite, en s'entourant au besoin de conseils éclairés, et qu'il doit être à même de prévoir, à un degré raisonnable dans les circonstances de la cause, les conséquences de

nature à dériver d'un acte déterminé, il n'est pas besoin que ces conséquences soient prévisibles avec une certitude absolue, le droit devant pouvoir s'adapter, par la jurisprudence, aux changements de situation.

La cour rappelle également que la portée de la notion de prévisibilité dépend dans une large mesure du contenu du texte dont il s'agit, du domaine qu'il couvre ainsi que du nombre et de la qualité de ses destinataires. La prévisibilité de la loi ne s'oppose pas à ce que la personne concernée soit amenée à recourir à des conseils éclairés pour évaluer, à un degré raisonnable dans les circonstances de la cause, les conséquences pouvant résulter d'un acte déterminé. Il en va spécialement ainsi des professionnels, habitués à devoir faire preuve d'une grande prudence dans l'exercice de leur métier et dont on doit attendre qu'ils mettent un soin particulier à évaluer les risques qu'il comporte.

Or tous les prévenus sont des professionnels du monde maritime, pour la plupart spécialistes, ce qu'ils ont fait sentir avec courtoisie à la cour, des conventions maritimes et plus spécialement de la convention MARPOL.

M. POLLARA lui-même a eu à connaître des dispositions de la loi de 1983, dans une procédure pénale relative au navire Amazzone, dont il était le Managing Director, et qui a été à l'origine d'une pollution des eaux françaises en 1988 (D3093).

La loi de 1983 était suffisamment ancienne au moment des faits pour avoir donné lieu à une importante jurisprudence des juridictions de l'Ouest de la France et à de savants et abondants commentaires qui permettaient aux professionnels de considérer qu'il était prévisible que la loi de 1983 serait jugée conforme à la convention MARPOL et leur serait appliquée le cas échéant.

Le moyen tiré de l'imprévisibilité de l'interprétation de la loi doit donc être écarté.

## Chapitre 6 : Les éléments constitutifs de l'infraction poursuivie

L'ordonnance de renvoi fait reproche à l'ensemble des prévenus d'avoir «été, par imprudence et négligence caractérisée, à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté».

Ce délit ressort des articles L 218-10, L 218-21, L 218-22 et L 218-24 ancien du Code de l'environnement, qui répriment la pollution par imprudence des eaux territoriales résultant de la ruine du bâtiment et de sa rupture en ZEE et l'omission de prendre les mesures nécessaires pour en maîtriser les effets.

Comme cela a déjà été indiqué, ce délit est prévu désormais par l'article L 218-19 paragraphe 1 alinéa 2 et alinéa 3, 2° du nouveau Code de l'environnement, qui punit de 800.000 € d'amende le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord d'un navire-citerne d'au moins 150 tonneaux de jauge brute, qui, lorsqu'un accident de mer a entraîné une pollution des eaux :

- a provoqué cet accident par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements ou
- n'a pas pris les mesures pour éviter cette pollution.

L'article L 218-18 rend applicable ces peines au propriétaire, à l'exploitant (ou à leur représentant légal s'il s'agit d'une personne morale) ou à toute personne, autre que le capitaine ou le responsable à bord, exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L 218-19 ou "n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter".

Il faut donc, pour que ces textes soient applicables à une personne autre que le capitaine ou les responsables de la conduite ou de l'exploitation à bord, que celle-ci :

- soit à l'origine d'une pollution ou n'ait pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter,
- exerce en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire,
- qu'il s'agisse d'un navire citerne d'au moins 150 tonneaux,
- qu'il y ait eu accident de mer entraînant pollution des eaux,
- provoqué par une imprudence, une négligence ou inobservation des règlements.

S'agissant d'un délit reposant sur une faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de sécurité prévue par la loi ou le règlement, l'article 121-3 du Code pénal s'applique.

Celui-ci dispose :

*«Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.*

*Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.*

*Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.*

*Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer».*

Par conséquent, dans le cas d'une causalité **directe**, il doit être établi, outre les éléments constitutifs de l'infraction poursuivie, que l'auteur n'a pas accompli les diligences normales "compte-tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait" et, dans le cas où, en l'absence d'une causalité directe la personne physique poursuivie a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, il doit être établi qu'elle a violé "de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement" ou encore "commis une faute caractérisée", qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité et, enfin, qu'elle ne pouvait ignorer ce risque.

La causalité directe n'est pas définie dans la loi du 10 juillet 2000 qui a donné naissance à l'article 121-3 du Code pénal.

Elle peut cependant être comprise, comme l'a proposé le rapporteur de la commission des lois du Sénat qui a eu à connaître de cette loi, comme celle qui entraîne normalement et nécessairement le dommage, celle dont le dommage est la conséquence quasiment automatique et donc prévisible.

Il appartiendra à la cour de rechercher dans chaque cas, s'il y a ou non causalité directe et d'en tirer toutes les conséquences.

Pour cela, au préalable, la cour doit rechercher les causes de la ruine de l'Erika

## Chapitre 7 : Sur les causes du naufrage

Les causes du naufrage ont fait l'objet de savantes discussions et, pour la déterminer, la cour dispose, comme l'ont souligné les conseils des prévenus, d'avis totalement contradictoires d'experts et de spécialistes.

Ainsi, outre les experts désignés par le juge d'instruction, elle a pu examiner les rapports des experts nommés par le tribunal de commerce de Dunkerque, ceux des laboratoires qu'ils ont consultés, les avis de la Malta Maritime Authority et du Bureau Enquête Accident et les consultations émanant de laboratoires éminents sollicités par les prévenus.

La cour relève cependant que, si l'expertise diligentée par les experts nommés par le juge d'instruction a pu faire l'objet de discussions et critiques de la part des prévenus, les études techniques que ces derniers ont produites n'ont pas été menées contradictoirement.

Ces études ont été financées par certains d'entre eux et la tentation d'une orientation de leurs résultats est un risque réel pour la déontologie du scientifique (confère l'"Office of Research Integrity" mis en place aux USA) qui ne peut être totalement écarté, quelle que soit la réputation des laboratoires consultés et des scientifiques de haut rang qui ont mené ces études.

Cette situation qui met sérieusement en cause l'objectivité de leurs conclusions, conduit à ne prendre en compte ces dernières qu'avec la plus grande circonspection, surtout lorsqu'elles ne sont pas partagées par d'autres études.

La cour dispose également, pour établir la cause du naufrage, de témoignages de "sachants" cités devant elle par les parties, qu'il s'agisse des prévenus ou des

parties civiles.

Cependant, aux termes de l'article 444 du Code de procédure pénale, les témoins déposent sur les faits reprochés aux prévenus, sur leur personnalité et leur moralité. La loi ne prévoit pas qu'ils donnent leur avis sur la validité des moyens de preuve invoqués, dont les expertises judiciaires ordonnées, ni d'ailleurs sur la validité de la poursuite au regard des conventions internationales.

La cour a cependant estimé devoir les interroger, mais, à la différence des témoins tels que les conçoit le Code de procédure pénale, il faut avoir présent à l'esprit qu'en témoignant, ils délivrent une prestation pour ceux qui les ont fait citer, ce qui suscite l'interrogation de la cour sur l'objectivité de leurs déclarations.

Elle dispose enfin des rapports établis par les experts nommés par le tribunal de commerce de Dunkerque.

Cependant, si l'indépendance de ces experts ne peut être mise en doute, la cour observe que les parties civiles, comme certains prévenus, n'étaient pas partie à cette instance commerciale et n'ont donc pas pu adresser de dires aux experts, dont l'expertise ne tient donc pas compte de leur point de vue.

Le conseil de M. POLLARA a d'ailleurs souligné qu'il contestait la régularité de cette expertise pour défaut de respect du contradictoire.

Il ne sera donc tenu compte des éléments de cette expertise et de ses annexes que dans la mesure où ils ne sont pas réellement discutés.

Si les avis divergent, il demeure néanmoins un certain nombre de faits constants.

De même qu'il faut partir des conséquences pour en chercher les causes, il convient de récapituler les faits indiscutables en partant du fait ultime, le naufrage, et en remontant le temps :

- 1°) - les prises de vues du naufrage, peu avant 8 h 30 le 12 décembre 1999, montrent que l'Erika s'est rompu en deux après s'être plié, le pont faisant charnière.  
Selon le livre de bord :
- 2°) - à 5 h 15, une partie du bordé de muraille tribord, au niveau des couples 73 à 68, a été plié avant d'être arrachée.
- 3°) - vers 3 h 30, des hydrocarbures se sont écoulés dans la mer
- 4°) - à 3 h 00, les cassures du pont se sont élargies, tout particulièrement la cassure en diagonale.
- 5°) - juste après minuit, il a été constaté que l'Erika avait, à nouveau, une gîte sur tribord, évaluée à 3 ou 4° par le commandant et à 5 à 6° par le second. Les conditions météo se sont aggravées et le commandant a pris une route au 50. L'ullage (le creux) du ballast 2 tribord s'était réduit à cinq ou six mètres. Le commandant a ordonné le pompage du ballast 2 tribord, sans que soient rejetés à la mer d'hydrocarbures et sans que ce pompage ait d'effet sur la gîte.
- 6°) - à 18 h 30 le 11-12, après équilibrage des ballasts 2 tribord et bâbord, la gîte était nulle et la situation stabilisée, les cassures étant vérifiées toutes les heures
- 7°) - à 17 h 30, le commandant MATHUR a ordonné, par précaution pour le cas où la fissure longitudinale s'agrandirait vers la citerne 1 tribord, le transfert du fuel s'y trouvant dans la citerne 1 centrale, ce qui a conduit à un ullage de 7 mètres dans la citerne 1 tribord
- 8°) - à 16 h 30, après changement de route en direction de Donges, le déballestage du 4 tribord se termine avec une légère gîte à bâbord et une assiette négative. Le commandant MATHUR ordonne l'équilibrage par gravité du ballast 2 tribord, dont il est constaté qu'il contient une certaine quantité de fuel, et du ballast bâbord. Cette opération portera l'ullage de l'un et l'autre à 10 mètres.
- 9°) - à 14 h 30, deux heures auparavant, après avoir fait demi-tour pour se trouver mer arrière et réduit l'allure, le commandant MATHUR fait inspecter la partie avant du navire. Il y est constaté une augmentation de l'ullage de la citerne 3 centrale, une forte diminution de l'ullage du ballast 2 tribord, le niveau de liquide étant monté à cinq mètres, et la présence de trois cassures du pont avec flambement (ondulations du pont).
- 10°) - à 12 h 40, le commandant observe une gîte de 10 à 12° qui s'accroît sur tribord. Il envoie son second vérifier les ullages, mais seuls ceux des ballasts 4 latéraux ont pu être mesurés, vers 13 h 00. Il sont apparus normaux. À 13 h 40, le déballestage du 4 tribord ordonné par le commandant pour redresser le navire a pu débuter.

Ces différentes phases suscitent un certain nombre d'observations :

- 1°) si l'Erika s'est plié comme un livre que l'on ferme, cela n'a pu se produire que par une rupture en traction du bordé de fond et des bordés de murailles, l'hypothèse d'une pliure par écrasement du bordé de pont sur le bordé de fond pouvant être exclue au vu des photographies de l'épave prises au fond. Le bordé de fond et le bordé de muraille étant conçus pour résister aux tractions engendrées par les mouvements d'arc et de contre-arc du navire dans les conditions météorologiques les plus extrêmes, cela suppose que leur résistance à la traction avait été sérieusement amoindrie pour une raison qu'il faut rechercher.
- 2°) Cette cassure du navire a été précédée par l'arrachement, entre 5 h 00 et 5 h 10, d'une partie du bordé de muraille du ballast 2 tribord (D1653/88), précisément dans la zone où le navire s'est plié.  
Le bordé de muraille participe à la rigidité de la "poutre-navire" et sa disparition à tribord fait reporter la traction qu'il subit, lorsque le navire est en contre-arc, sur le bordé de fond, sur celui de la muraille bâbord et sur les cloisons longitudinales.  
La traction que subissait le bordé de muraille tribord quand il était en place, a été amplifiée sur le bordé de fond, puisqu'il est, en moyenne, plus éloigné que le bordé de muraille arraché, de la zone moyenne où ne s'exerce ni effet de traction ni effet de compression (la "fibre neutre").  
L'arrachement d'une partie du bordé de muraille, qui est conçu pour supporter les étirements et compressions dues à la flexion du navire, a nécessité une très grande force.  
L'étude menée par l'Institut de soudure (D3979) montre que l'arrachement s'est produit de l'avant vers l'arrière. On peut donc affirmer sans risque de se tromper que la résistance de l'eau à l'avancée du navire a eu un rôle essentiel. Mais pour que cette résistance soit suffisante pour arracher la tôle du bordé, il a fallu que la coque ne présente plus à cet endroit la forme profilée qu'elle avait à l'origine et donne prise à la mer. A ce stade, il y avait nécessairement, au niveau de la mer (variable en fonction de la houle), une fissure suffisamment bâillante pour freiner l'écoulement de l'eau, rendant le navire difficilement gouvernable (ce que le commandant MATHUR a constaté). Le navire avançant, la mer a exercé à cet endroit une force d'arrachement jusqu'à ce que la tôle se déchire. L'existence de ce "bâillement" du bordé de muraille n'a pu se produire que par suite de la désolidarisation du bordé de muraille avec les lisses de muraille et les porques. C'est d'ailleurs ce qui a été constaté sur l'épave La Pérouse, dont il n'est pas contesté qu'il s'agit du bordé de muraille arraché. Elle comporte des parties des couples 68, 69, 70, 71, 72, et 73 tribord et il a été établi que la forme sinusoïdale des semelles des tirants de ces couples était la conséquence d'une rupture en traction.  
Les témoins-sachants du RINA ont expliqué à la cour que le point de départ de la déchirure du bordé de muraille tribord serait une fissure invisible au niveau de la "Tug Mark", point qui subit la pression exercée et les chocs produits par les remorqueurs.  
Cette opinion repose sur le fait qu'une photographie sous-marine montre que la déchirure de la partie avant de la coque passe dans le périmètre de la "Tug Mark".  
Mais la "Tug Mark" est située au niveau d'un renfort transversal vertical, le couple C74, qui est chargé notamment de compenser la pression exercée par les remorqueurs sur le bordé de muraille et qui n'a pas été arraché avec lui. La soudure de ce renfort au bordé de muraille, en résistant, a pu "guider" la rupture à l'avant de l'épave La Pérouse dont la Cour remarque qu'elle est verticale.  
Et surtout, les examens réalisés par l'Institut de Soudure n'ont pas permis de repérer *"d'indice pouvant témoigner de la présence d'une fissuration progressive par fatigue. A aucun endroit, il n'a été relevé la présence de macro-stries ou lignes d'arrêt, de faciès plan, matés, délimités par des fronts de fissuration curvilignes qui auraient pu correspondre à une fissuration ancienne ou préliminaire [...] aucune griffure, blessure, enfoncement ou impact significatif ayant pu réduire localement la section résistante de la tôle de bordé, d'une part, et générer un effet d'entaille, d'autre part, n'ont été mis en évidence en bordure de l'épave"* (D3979/14 & 15).  
Il a été reproché à l'Institut de Soudure, il est vrai, d'avoir fait nettoyer les cassures du bordé de muraille par jet d'eau sous pression, de les avoir décapées chimiquement puis brossées, ce qui aurait éliminé des indices d'une fissure ancienne.  
Mais, s'il y avait eu fissure ancienne et donc métal mis à nu sur une longue période, la corrosion s'y serait installée et aurait prospéré. Les traitements infligés à l'épave La Pérouse n'auraient pas fait disparaître le "faciès" caractéristique de l'action de cette corrosion, très différent de celui présenté par une tôle déchirée en quelques heures. Cela n'aurait pas échappé aux spécialistes de l'Institut de Soudure. De plus, ces spécialistes ont procédé à un examen micrographique des cassures et de la *"santé microstructurale des aciers"* qui aurait révélé une altération préexistante de l'acier, si elle avait existé.
- 3°) La fissure affectant le bordé de muraille tribord et qui a permis son arrachement partiel, permettait, dès lors qu'elle a été traversante, un échange de liquide entre les capacités tribord et la mer, ce qui explique qu'à 3 h 30 il ait été aperçu des hydrocarbures s'échappant dans la mer. Reste que l'origine de cette fissure doit être déterminée.
- 4°) L'acier du pont subit des efforts (tractions et compressions) dans le sens longitudinal et transversal. Longitudinal dans les mouvements de flexion de la poutre-navire, d'autant plus importants que la longueur d'onde de la houle (la distance des crêtes des vagues) est proche de la longueur du navire (dont les extrémités seront cycliquement portées par les crêtes des vagues avant que le milieu du navire le soit). Transversal, car les bordés de muraille (les côtés) subissent des effets de soufflet causés par les variations de pression des vagues sur les bordés de muraille.

Les efforts causés par la flexion en longueur du navire sont compensés par l'élasticité du bordé de pont, de muraille et de fond, et les lisses qui leur sont soudées, des carlingues, des ponts intermédiaires et des cloisons longitudinales.

Les efforts transversaux sont compensés par l'élasticité des structures transversales (varangues, barrots, porques).

S'il apparaît une fissure transversale dans le pont, cela signifie que la limite de résistance à la traction (celle où il y a non seulement déformation irréversible, plasticité de l'acier, mais rupture) de la poutre-navire a été dépassée à l'endroit où la fissure est apparue et, si c'est une fissure longitudinale, c'est alors que l'endurance des structures transversales l'a été.

A 3 h 00 il a été observé l'élargissement de trois fissures. L'une était une fissure transversale, une autre était longitudinale (non loin du bordé de muraille tribord) et la dernière diagonale. Cette dernière peut être considérée comme la résultante de forces longitudinales et transversales.

Une fois formées, les fissures transversales, en s'ouvrant et se refermant, selon que le navire est en arc ou en contre-arc, encaissent les flexions de l'ensemble du navire et les mouvements qu'elles font fragilisent l'acier aux extrémités de la fissure qui finit par s'allonger. La fissure s'agrandit alors peu à peu et, plus elle s'agrandit, plus elle peut s'ouvrir.

Plus les cassures s'élargissent, plus les lisses, qui sont normalement solidaires des tôles du pont, sont soumises à des efforts de traction. Comme les lisses n'ont pas la même possibilité de mouvement que le pont, dont les cassures permettent une plus grande amplitude des mouvements, elles finissent par se rompre ou par se désolidariser de la tôle du pont.

Quant aux fissures longitudinales, elles ne peuvent apparaître que si les structures transversales ne peuvent plus compenser les efforts transversaux, c'est à dire si elles sont rompues. C'est ce qui a été constaté sur les restes des porques de l'épave La Pèrouse.

L'élargissement des cassures du pont, à 3 h 00, manifeste une déstructuration en cours de l'Erika.

Le pont, étant devenu anormalement souple du fait des fissures, les efforts dus à la houle partiellement encaissés par le bordé de pont se sont alors reportés sur les bordés de muraille. La succession de tractions et de compressions que ce bordé a alors subi a fatigué le métal qui a commencé lui aussi à se fissurer, en l'espèce à tribord, le bordé de muraille ayant donc à cet endroit une résistance moindre. L'ouverture de cette brèche a fait que le navire "gouvernait de plus en plus mal" selon son capitaine. C'est, selon la Cour qui s'appuie sur les documents techniques produits devant elle, l'origine de la fissure du bordé de muraille et il conviendra donc de rechercher pourquoi c'est à cet endroit que la fissure est apparue.

5°) Juste après minuit, il a été constaté que l'Erika prenait une gîte sur tribord. Cela signifie qu'il s'est alourdi sur tribord et, les vannes de traverse entre ballasts 2 latéraux étant fermées (D1793 p18), il a fallu pour qu'il s'alourdisse, qu'il embarque de l'eau à tribord ou que de la cargaison d'une citerne centrale passe dans un ballast tribord. Ce ne peut être que dans le ballast 2 tribord, puisque, avec le 4 tribord, dont rien ne permet de penser que de l'eau a pu s'y introduire, c'était la seule cuve à présenter un espace vide de ce bord là. Et, en effet, le creux du ballast 2 tribord était passé de 10 mètres à environ 5 mètres.

Il y avait trois sources possibles de liquide : les paquets de mer par les fissures du pont, l'arrivée de l'eau de mer par la fissure du bordé de muraille qui a laissé passer des hydrocarbures vers 3 h 30 ou une fuite de la citerne 3 centrale. Le transfert d'eau du ballast 2 bâbord au ballast 2 tribord est exclu, puisque il est établi que les vannes de traverses ouvertes à 16 h 30 avaient été fermées à 17 h 30.

La circonstance que le déballastage du ballast 2 tribord, alors entrepris, n'ait pas permis de faire baisser son creux autorise à conclure qu'il y avait, vers minuit, une entrée d'eau équivalente au débit des pompes. Le fait qu'il n'y ait pas eu de produit à la mer malgré le déballastage conduit à penser que le liquide qui est rentré dans le ballast 2 tribord n'est pas principalement issu de la citerne de fuel 3 centrale.

Si de l'eau a pu certainement s'introduire par les cassures du pont, d'autant que le temps s'était dégradé et que le navire recevait les paquets de mer par le tribord arrière, la présence à cette heure d'une fissure traversante dans le bordé tribord au niveau du ballast 2 ne peut être exclue.

6°) Mais cette situation était nouvelle, puisqu'à 18 h 30, l'Erika avait une gîte quasi nulle et que, malgré une surveillance exercée toutes les heures, rien n'a été observé jusqu'après minuit.

S'il y avait eu alors fissure du bordé de muraille au niveau du ballast 2 tribord à 18 h 30, d'une part l'eau aurait pénétré dans ce ballast et le déballastage aurait été inefficace, comme il l'a été après minuit, d'autre part, à supposer qu'il le soit en raison d'un débit des pompes nettement supérieur au débit de la fissure, l'Erika aurait, aussitôt après l'arrêt des pompes, recommencé à prendre une gîte.

Alors que toute l'attention de l'équipage était mobilisée par les désordres du pont et la crainte d'une nouvelle gîte, il est invraisemblable que personne ne s'en soit rendu compte durant 4 h 30. Il est d'ailleurs raisonnable de penser que la surveillance exercée sur cette partie du navire par l'équipage l'a conduit à surveiller le ullage du ballast 2 tribord, dont le remplissage en était la cause originelle. Or il n'a rien été noté durant ces 4 h 30.

Il faut en conclure que la fissure du bordé de muraille, dont la présence est certaine à 3 h 30, n'existait pas ou n'était pas traversante et qu'elle ne l'est devenue qu'en fin de soirée.

7°) le transfert, ordonné à 17 h 30 par le commandant MATHUR, de la quantité de fuel de la citerne 1 tribord que pouvait contenir la cuve 1 centrale dans cette dernière, montre qu'il envisageait que la fissure longitudinale ou la fissure diagonale s'allongent jusqu'à la citerne 1 tribord, ce qui permet de conclure que ces fissures étaient plus proches de l'avant que de l'arrière du ballast 2 et que le commandant envisageait aussi la poursuite du processus de désagrégation de cette partie du navire.

8°) une heure auparavant, vers 16 h 30, il avait entrepris l'équilibrage des ballasts 2 tribord et bâbord, portant de cinq à dix mètres le creux de la citerne 2 tribord. C'est au moment où a été entrepris cet équilibrage, que la présence de fuel dans l'eau du ballast 2 tribord a été constatée. Le commandant MATHUR a évalué la quantité de fuel qui se serait ainsi échappée de la cuve 3 centrale à environ 400 tonnes.

De l'avis de tous, experts, professionnels ou sachants, cette présence de fuel manifeste une fuite dans la cloison séparant ce ballast de la citerne 3 centrale. La cloison ne remplissait donc plus son rôle, ce qui est dû soit à une rupture de celle-ci soit à une corrosion perforante. Si la rupture avait été complète, les ullages du 3 central et du 2 tribord auraient été les mêmes, ce qui n'a pas été le cas.

Il n'est pas possible de trancher entre une fissure de la cloison consécutive à des mouvements de structure et une perforation due à la corrosion. Néanmoins, cet incident traduit un mauvais état de cette partie du navire.

Le déballastage du ballast 4 tribord étant achevé, l'Erika présentait une gîte évaluée par le commandant Mathur à 1° vers bâbord, évaluation qui doit être prise avec réserve dans les conditions de mer qu'affrontait alors l'Erika.

Par ailleurs, au départ, la cuve 3 centrale du navire était pleine et le ballast 2 tribord quasi vide, ce qui ne permettait pas aux effets de carène liquide de se développer (il faut qu'il y ait de la place pour qu'il y ait des mouvements de vague dans une cuve).

Mais à partir du moment où une quantité non négligeable du fuel s'était échappée de la cuve 3 centrale et qu'une quantité importante de liquide s'était introduite dans le ballast 2 tribord, ces deux capacités ont alors connu des mouvements de sloshing. Le commandant MATHUR l'a d'ailleurs souligné, parlant d'une "carène liquide importante" survenue à ce moment (D8/7). Ce phénomène, s'il n'est pas à l'origine des désordres puisqu'il ne pouvait se produire auparavant, n'a pas été sans conséquences sur la solidité de l'ensemble, comme l'ont justement fait remarquer les "sachants" cités à la requête du commandant POLLARA.

9°) à 14 h 30, le commandant MATHUR, dont l'équipage n'avait pu jusque là accéder à la partie avant du navire en raison de l'arrivée de forts paquets de mer sur l'avant, avait entrepris un demi-tour et réduit l'allure.

Dans cette situation, les ullages des capacités de l'avant avaient pu être mesurés et il en était ressorti que le creux du ballast 2 tribord s'était réduit fortement et celui de la citerne 3 centrale avait augmenté.

Par ailleurs, le pont, au-dessus de la citerne 2 tribord présentait trois fissures et des ondulations. Ces fissures et ondulations sont visibles sur les photographies remises au tribunal par les conseils des "Amis des Collectifs Marée Noire" et qui ont été authentifiées par le commandant POLLARA qui y a reconnu non seulement le navire mais encore les trois personnes qui figurent sur l'une d'entre elles.

D'après les débats devant la Cour, ces photographies, dont l'une montre une structure caractéristique en forme de cloche, situaient les fissures plutôt vers la partie avant du dessus du ballast 2 tribord. Le fait que le commandant MATHUR ait craint l'allongement de la fissure longitudinale vers la citerne 1 tribord et ne se soit pas inquiété d'un éventuel allongement vers la 3 tribord conduit aussi à penser que ces fissures se trouvaient plus vers l'avant que vers l'arrière. Les témoignages des membres de l'équipage incitent à penser de même. En tout cas, il n'est pas du tout établi, contrairement à l'opinion exprimée par les experts de l'instruction, que ces fissures aient été placées vers l'arrière du bordé recouvrant le ballast 2 tribord.

Il y a donc trois cassures du pont. Leurs dimensions ont fait l'objet d'évaluation extrêmement contradictoires. M. CLOUET en a donné une explication qui est recevable. La flexion cyclique du pont mettant ce dernier en traction puis en compression au rythme de la houle, les fissures transversale et diagonales s'ouvraient et se refermaient au même rythme.

Comme il a été dit plus haut, le bordé de pont étant soudé aux lisses longitudinales du pont (les livets de pont), si une fissure transversale se forme c'est soit que ces livets se sont rompus, soit que la soudure qui les liait au pont ne remplit plus son office.

Il a aussi été constaté que, dans la même partie du dessus du ballast 2 tribord, le pont présentait des plis ou ondulations. Une telle ondulation est la marque d'une compression excédant les limites de l'élasticité, qui provoque un flambement ou un voilement avant que la limite de résistance à la compression ne soit atteinte. En flambant, la tôle perd sa planéité. Mais la tôle est soudée aux livets de pont et, soit ces livets suivent la même déformation que le pont, soit ils s'en détachent.

On trouve dans ces deux phénomènes, cassures et flambement, la preuve d'un dépassement, à cet endroit, de la limite d'élasticité et l'indice d'un début de déstructuration de cette partie du pont.

10°) ces fissures et flambements ont été constatés à 14 h 30 mais leur apparition n'a pu être datée. Ils ont pu être contemporains ou antérieurs à la gîte qui a été constatée à 12 h 40. Cette gîte traduit un déséquilibre du navire vers tribord. Les creux des ballasts 4 latéraux n'ayant pas évolué depuis le départ de Dunkerque, aucune fuite de plusieurs milliers de tonnes d'hydrocarbures à la mer n'ayant été constatée dans les heures précédentes et le ballast 2 bâbord



contenant très peu d'eau, le commandant MATHUR pouvait se douter que le ballast 2 tribord s'était rempli. Néanmoins, il a cru bon de déballaster le ballast 4 tribord, pour alléger ce côté, sans égard pour l'effet de torsion qu'il infligeait à l'Erika, soumettant ses structures à des efforts supplémentaires par un temps très dur.

Il a donc été constaté à 14 h 30, soit un heure cinquante après, que le ballast 2 tribord contenait environ 1.800 tonnes de liquide (en majorité de l'eau) en trop.

Les experts judiciaires et de Dunkerque se sont beaucoup opposés quand à la possibilité que cette eau soit entrée dans le ballast 2 tribord par les cassures du pont déjà évoquées.

Les uns estiment que ces cassures, d'une superficie de 0,18 m<sup>2</sup> ont permis une entrée d'eau de 800 tonnes par heure alors que les autres, soutenus par divers sachants sur ce point, estiment que les dimensions des cassures rendaient impossible un tel débit.

Cependant la Cour observe que le débit évoqué repose sur l'hypothèse que l'entrée d'eau s'est produite sur une durée de deux heures. Cette évaluation paraît reposer sur les déclarations du commandant MATHUR qui a indiqué que, "vers 13 h (en réalité 12 h 40 selon le livre de bord) il s'est rendu compte que le bateau prenait une gîte anormale sur tribord qui allait en s'amplifiant" et aussi sur la constatation, à 14 h 30, d'une quantité de 1 800 tonnes excédentaires dans le ballast 2 tribord.

En réalité ces experts font une mauvaise interprétation des propos du commandant.

Selon ces derniers, la gîte existait à 12 h 40 et s'est amplifiée jusqu'à ce que l'ullage du ballast 2 tribord puisse être vérifié.

Si véritablement le début d'entrée d'eau dans le ballast 2 tribord était intervenu seulement deux heures avant la constatation d'un excédent de 1.800 tonnes d'eau, à 14 h 30, cela voudrait dire qu'à 12 h 40, après une dizaine de minutes d'entrée d'eau, ce qui représente à débit constant 150 tonnes, le commandant aurait constaté une gîte déjà importante.

Cela est démenti par le commandant MATHUR lui-même lorsqu'il indique qu'une quantité équivalente à 100 tonnes de liquide dans un ballast n'a aucune incidence (D8/6). Il n'est tout simplement pas vraisemblable que l'entrée d'eau ait débuté seulement dix minutes avant que la gîte ne soit remarquée.

Rien au dossier n'interdit de penser que l'entrée d'eau a pu se produire pendant de nombreuses heures avant d'être réellement perceptible par l'équipage, surtout par une météo aussi difficile avec un navire qui roulait fortement.

Dès lors, tout le raisonnement fondé sur l'impossibilité que les cassures du pont aient pu laisser passer 1.800 tonnes d'eau en deux heures s'effondre, de même que la démonstration que font les experts de Dunkerque sur la nécessité d'une autre voie d'eau.

Il est important à ce propos de noter que le commandant MATHUR dit ne pas avoir constaté de fuite à la mer (D91/9), ce qui signifie qu'il a bien observé le bordé tribord. Il n'aurait donc pas manqué, si une ouverture avait existé au-dessus de la ligne de flottaison, de la constater (d'autant que, dans la houle, cette brèche se serait signalée par des filets d'eau). Par ailleurs, si une brèche avait existé sous le niveau de la mer mettant en communication celle-ci et le ballast 2 tribord, l'équilibre ultérieur des ballasts 2 latéraux n'aurait pas été efficace, alors qu'il l'a été.

Il apparaît ainsi à la cour que, après l'apparition des cassures du pont, qui avec les flambements de ce même pont, étaient les signes d'une déstructuration locale, une importante quantité d'eau a pénétré par ces orifices dans le ballast 2 tribord provoquant une gîte, corrigée par le commandant en allégeant son navire sur tribord arrière, ce qui a provoqué un effort de torsion du navire.

Le niveau d'eau dans les capacités 3 centrale et 2 tribord a favorisé l'apparition d'une carène liquide, dont l'effet est venu s'ajouter aux torsions et déstructurations du pont.

La route prise au 85 augmentait les effets de la houle, d'autant que le navire s'approchait du plateau continental, dont les marins s'accordent à dire qu'il l'amplifie.

Après plusieurs heures de ce traitement, l'Erika, affaibli, a présenté une brèche, cette fois sur le bordé de muraille, accompagnée de la cassure des tirants des porques puis de fuite de fuel à la mer et la mer a commencé à arracher une partie du bordé de muraille, poursuivant l'affaiblissement de la poutré-navire, tandis que la flexion et la compression répétées du bordé de pont puis de muraille tribord du navire provoquaient la désagrégation de cette partie de l'Erika, qui a fini par se rompre.

Ce déroulement du sinistre correspond à l'observation faite par l'Institut de Recherches de la Construction Navale (I.R.C.N.) dans l'analyse que lui a commandé le B.E.A. selon laquelle "[...] il apparaît peu probable que l'avarie soit due à une faiblesse générale de la structure, même si l'état d'endommagement (fatigue) de la structure au bout de 25 ans n'a pas été considérée dans la présente analyse. En revanche, cela n'exclut pas qu'une situation critique très localisée puisse être à l'origine de l'avarie. En effet, le calcul considère une structure affaiblie par corrosion mais assurant la continuité de tous les éléments résistants. Or, si par un phénomène local (rupture d'une soudure), cette continuité venait à être rompue occasionnant éventuellement une modification des sollicitations, un processus en chaîne de rupture d'éléments résistants pourrait s'initier et conduire à la ruine du navire" (D1588/34).

Pour la Cour, c'est la déstructuration du pont, au-dessus du ballast 2 tribord, qui est la cause originelle du naufrage et de la pollution.

La cause de cette déstructuration tient à l'affaiblissement, à cet endroit, des structures assurant la rigidité de la poutré navire et cet affaiblissement n'a pas été causé par l'effet de sloshing (qui cependant l'a, ensuite, amplifié) ni par une fissure préexistante dans le bordé de muraille.

Les ballasts latéraux 2 ont été dédiés au ballastage bien avant les ballasts latéraux 4. L'Erika étant plus particulièrement consacré aux produits chauffés, ses ballasts étaient alternativement remplis d'eau de mer (route lége) puis vidés et soumis à une atmosphère surchauffée, humide et saline (lorsque le navire est en charge), atmosphère que tous les scientifiques consultés en la présente affaire s'accordent pour reconnaître comme particulièrement corrosive.

Cette corrosion était normalement atténuée par les électrodes placées dans les ballasts (puisque les ions chlorure dispersés dans l'eau salée, qui sert d'électrolyte, sont attirés par l'anode et ne se fixent donc pas au fer des parois). Mais il se trouve que, pour une question d'assiette du navire, les ballasts 2 sont plus souvent vidés que les ballasts 4 et, lorsqu'ils sont vidés, il n'y a plus d'électrolyte et donc plus d'effet des anodes.

De plus, l'acier a un coefficient de dilatation important de sorte que la cuve 3 centrale, chauffée à 66° (D3172/12), a ses parois dilatées en proportion, tandis que le ballast 2 tribord dont la muraille est en contact avec la mer est beaucoup plus froid, ce qui engendre des tensions dans la structure et favorise encore sa corrosion.

Cette fragilité à la corrosion des ballasts 2 ressort des constatations faites après le naufrage.

C'est ainsi que les observations effectuées par les "ROV" au fond de la mer ont montré que les tôles de l'Erika présentaient de fortes corrosions, notamment en tranche 2. Il a pu être écrit que les couches de peintures recouvrant les cratères de corrosion, de profondeur notable, avaient un «aspect cosmétique» (D1653/92). L'examen de l'épave La Pérouse par l'Institut de soudure a mis en évidence que si aucune perforation n'a été constatée, au voisinage ou sur les ruptures du bordé, au niveau du bordé de muraille et du bordé de pont des deux épaves avant et arrière, les transversales de muraille présentaient des perforations en parties supérieures des couples.

L'Institut de soudure a pu parler de "corrosion généralisée" pour la partie supérieure du couple C73 (D4145/4) du couple C72 et de sa transversale de muraille, de pertes d'épaisseur très importantes au niveau de la partie supérieure des couples et en particulier en bordure des ruptures, d'une "corrosion généralisée" affectant toute la partie supérieure des trois couples C67, 68 et 69, le couple C68 présentant en outre un fort amincissement par "corrosion généralisée" de la tôle avec nombreuses perforations.

Les lisses L 31, 30 et 29 côté bâbord présentaient aussi une corrosion très importante avec des pertes de matière telles qu'elles ont conduit à leur rupture.

Les examens dont il s'agit ont révélé une "corrosion généralisée" bien antérieure au naufrage du navire et affectant plus intensément les parties supérieures des transversales de murailles des couples C73 à C68 et des lisses supérieures de la cloison transversale de l'épave "Pont" qui se sont "totalement désagrégées".

Les photographies prises des épaves La Pérouse et "Pont" figurant au dossier (D4145/7 et suivants) montrent de multiples perforations consécutives à la corrosion dans les transversales de muraille des couples C73, C72, de la cloison C70, du couple C68, de la cloison longitudinale entre les lisses 29, 30 et 31 et plus généralement des aciers profondément et largement corrodés par la rouille, au point parfois de ressembler à de la dentelle.

Pour résumer, cette partie du bâtiment était atteinte d'une corrosion importante et parfois même foisonnante.

On peut alors s'étonner d'un tel délabrement, si peu de temps après la visite annuelle effectuée par M ALGA les 22 et 23 novembre 1999 à Augusta et dix huit mois après les travaux de Bijela qui étaient censés redonner une nouvelle jeunesse à l'Erika.

Il n'est pas normal que les porques sur lesquelles, selon la facture du chantier de Bijela, d'importants travaux auraient été faits, après ceux accomplis à Ravenne en 1997, se soient rompus dix-huit mois plus tard.

S'il n'est pas prouvé que l'une des tôles changées à Bijela est celle qui a flambé, néanmoins le flambement et les cassures de cette dernière n'ont pu se produire que parce que les tôles et/ou les lisses qui les rigidifient n'avaient pas une résistance suffisante aux efforts qu'elles ont subies le 11 décembre et cela en raison de leur "corrosion généralisée", selon l'expression du rapport de l'Institut de Soudure.

Au terme de cette réflexion, il apparaît établi que l'accident de mer, défini comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison », dont l'Erika a été victime le 12 décembre 1999 et qui a causé la pollution de 400 km de côtes, est la conséquence de l'importante corrosion du navire à l'endroit où il a cédé.

En outre, manifestement, les travaux de rénovation de l'Erika à Bijela ont été insuffisants pour qu'ils répondent aux exigences des sociétés de classification membres de l'I.A.C.S.

Les travaux de Bijela :

L'examen des travaux effectués à Bijela montre qu'ils ont été beaucoup moins importants que ceux qui avaient été prévus au départ.

Certes, il est de bonne pratique de demander un devis pour tous les travaux envisageables, afin que le chantier choisi ne puisse facturer chèrement les travaux supplémentaires, en profitant de l'impossibilité pour l'armateur de faire jouer la concurrence. Mais, en l'espèce, la différence entre les travaux figurant dans le devis et ceux réalisés est considérable. Ils ont été réduits au tiers de ce qui avait été envisagé.

Si les enjeux économiques ont une très grande importance en la présente espèce, ils le sont pour tous les acteurs, y compris le chantier de Bijela. Si celui-ci a consenti à rogner sur ses marges, c'est en considération du volume de travail à effectuer et il n'est pas vraisemblable qu'il ait maintenu la même réduction de ses marges pour un volume réduit au tiers de ce qui était prévu dans le devis.

On ne peut manquer d'être frappé par la disproportion entre les travaux réalisés et l'état de l'Erika, tel que M. FISCHEDDA l'a constaté en février.

Il a été insinué que M. FISCHEDDA avait exagéré. Il a aussi été soutenu qu'il n'avait pu, seul et en si peu de temps, découvrir tant de désordres et donc que les parties du navire les plus rouillées lui avaient été complaisamment désignées.

Mais la cour constate que ni M. SAVARESE, ni PANSHIP ni M. COSTIGLIOLA n'ont prétendu avoir mis en doute, auprès de M. FISCHEDDA ou de ses supérieurs, les constatations de ce dernier. Si M. POLLARA admet en avoir discuté avec M. FISCHEDDA, ce n'est pas sur le bien-fondé des constatations mais sur les travaux à faire.

Quant au fait que les zones les plus atteintes aient été désignées à M. FISCHEDDA, il ne peut rien en être tiré comme conséquence, d'autant que cette désignation peut être le fait du capitaine ou d'un membre de l'équipage. Le fait est que l'Erika, aux termes du rapport de M. FISCHEDDA, présentait "sur chaque plaque du pont" (page 2 de son rapport) une corrosion importante et que, bien loin de les changer toutes comme la prudence le recommandait, seules certaines l'ont été.

Plus précisément, le pont principal au centre du navire dans la zone du Manifold (avant la membrure 76) montrait, selon le rapport de M. FISCHEDDA, une corrosion "générale et locale" répandue, avec perte d'épaisseur de quelques 68 % par rapport à celle d'origine, et toutes les plaques du pont principal à l'avant de cette zone présentaient une corrosion "lourde", avec perte d'épaisseur de 50 à 60 %.

La Cour relève que, selon les experts du tribunal de Dunkerque (D4166/77), les mesures sur épave ont fait apparaître des corrosions comprises entre 28 et 40 % et que toutes les tôles de pont des citernes latérales étaient à remplacer.

Certes, elles avaient séjourné dix mois au fond de la mer, mais la raréfaction de l'oxygène à cette profondeur n'y permettait pas une oxydation supplémentaire notable de ces tôles.

Les "instructions to Surveyor" du RINA imposent que toutes les tôles de pont dont l'épaisseur est trouvée inférieure à 85 % de leur épaisseur au neuvage (D4140) soient remplacées.

Par conséquent, après la visite spéciale et les travaux de Bijela, aucune tôle de pont n'aurait dû être corrodée à plus de 15 %.

Le fait que, seulement 17 mois plus tard, les tôles de pont présentent une corrosion comprise entre 28 et 40 %, même en tenant compte d'une marge d'erreur due aux conditions de mesure, ne peut s'expliquer que par le non respect de la règle des "instructions to Surveyor" rappelée ci-dessus.

Cela est d'autant plus flagrant si l'on se reporte aux constatations de M. FISCHEDDA, d'après lequel toutes les tôles de pont des citernes latérales étaient à remplacer, alors que le plan figurant au dossier et la facture montrent qu'elles sont loin de l'avoir toutes été.

Pour les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, alors que 56 tonnes de tôles d'acier du pont auraient dû être remplacées à Bijela, seules 3,6 tonnes l'ont été.

De même, les lisses de pont mesurées sur épave présentaient une corrosion de 60 %, alors qu'au sortir du chantier de Bijela aucune d'entre elles ne devait avoir une corrosion supérieure à 25 %. En fait, seule une lisse sur deux a été remplacée. Il était prévu 25 tonnes d'acier pour les lisses, il n'en a été utilisé que 12,5 tonnes.

Pour les tôles et lisses de murailles, dont on sait l'importance pour l'étanchéité du navire, alors qu'il était prévu de changer 34 tonnes d'acier, il n'en a pas été utilisé.

Au vu de l'épaisseur résiduelle des coupons de tôles de bord découpés sur l'épave au fond, là encore il n'a été tenu aucun compte des règles applicables. Pour mémoire, la Cour ajoute que, pour les cloisons longitudinales, dont elle a pu constater sur les photographies de M. FISCHEDDA l'état lamentable, il avait été prévu 27 tonnes et que seulement 1,9 tonnes d'acier y ont été consacrées.

Selon les « Règles pour la construction et la prise en classe des Navires » du RINA, paragraphe 3.3.1. « Pour toute les visites [spéciales] de navires en général, après un certain âge, et par la suite, selon le type de navire, des vérifications particulières de l'état général de conservation des surfaces et des éléments résistants, doivent être effectuées [...] Les vérifications consistent en des mesures d'épaisseur par le biais de forage ou d'autres méthodes agréées [...] L'étendue minimale des mesures d'épaisseur requise [...] est indiquée au tableau 3.1 qui s'applique aux navires ordinaires, aux navires citernes pour le transport de cargaisons non corrosives [...]. Quand les mesures d'épaisseur identifient des zones fortement corrodées, il convient d'augmenter le nombre des mesures pour déterminer l'étendue exacte de ce niveau de corrosion [...] Dans le cas de tôles ou d'autres éléments structurels renouvelés récemment ou dont le renouvellement s'impose, les mesures doivent se pratiquer sur les tôles contiguës, sur la même virure ou sur des longueurs des mêmes éléments contigus à ceux qui ont été ou doivent être renouvelés ».

En outre, pour les pétroliers (chapitre V), il est précisé (5.1.2.1 (e) que « dans le cadre de la préparation pour l'inspection Spéciale, les mesures d'épaisseur et le programme de l'inspection doivent être pris en compte avant le déroulement de l'inspection Spéciale. Les mesures ne doivent pas être effectuées avant la quatrième inspection annuelle ».

Ainsi l'inspection doit se préparer. Au paragraphe 5.1.5.1 (a) il est aussi mentionné « Avant l'inspection Spéciale et moins d'un an avant si possible, un programme spécifique d'inspection doit être élaboré par le propriétaire en collaboration avec la Société de Classification. Le programme d'inspection devra se présenter sous forme écrite. [...] Le programme d'inspection doit prendre en compte les critères minima définis aux tableaux 5.1, 5.2 et 5.3 pour les inspections ciblées, les mesures d'épaisseur et les tests des citernes ».

Au (d) du même paragraphe, il est prévu que le programme d'inspection comporte également les niveaux maximums acceptables de pertes dues à la corrosion pour chaque composant structurel du navire et que le RINA communiquera ces données au propriétaire.

Le paragraphe 5.1.7.1 ajoute que les mesures d'épaisseur sont normalement effectuées sous la supervision de l'inspecteur. Cependant, l'inspecteur peut accepter des mesures d'épaisseur qui n'ont pas été réalisées sous sa supervision. Dans ce cas, il vérifiera ces mesures, comme il en décidera, pour s'assurer de leur acceptabilité et de leur précision. L'inspecteur devra vérifier et contresigner le rapport des mesures d'épaisseur.

Au vu de ces règles inspirées par celles de l'I.A.C.S., la visite spéciale effectuée à Bijela par M. PATANE devait être précédée d'une préparation donnant lieu à un programme d'inspection écrit prenant en compte les mesures d'épaisseur qui ne doivent pas être antérieures à la précédente visite annuelle, en l'espèce le 13 juin 1997 à Civita Vecchia.

Certes, selon les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, en pratique, seule une partie seulement des mesures d'épaisseur peut être faite avant que le navire n'arrive au chantier naval et ce pour des raisons d'accessibilité.

Les mesures d'épaisseur sur lesquelles les travaux de réparation devaient s'appuyer ont été effectuées, selon M. PAOLILLO, d'une part à Naples en mai 1999 et d'autre part à Bijela, du 18 juin au 3 juillet 1999, puis encore du 8 au 12 juillet.

Le document qui a été établi comporte de très nombreuses erreurs. C'est ainsi qu'il comporte des épaisseurs de pièce qui n'existent pas, la mention d'épaisseurs d'origine erronées, ne donne aucune indication d'épaisseur pour des pièces qui auraient dû être mesurées, présente de multiples incohérences (erreurs qui font l'objet d'une énumération détaillée sur 7 pages (D4140/20 et s)) au point que les experts du tribunal de commerce de Dunkerque qui l'ont analysé concluent que ce document "ne peut en aucun cas être le reflet de mesures effectivement réalisées à Naples et à Bijela".

C'est sur cette base, donc, que les travaux de réparation ont été réalisés.

## Section II : Les responsabilités pénales des personnes physiques

La cour observe avant toutes choses qu'il n'est ni contesté ni contestable que l'Erika était un navire citerne de plus de 150 tonneaux et elle a démontré qu'il avait connu

un accident de mer, provoqué par sa corrosion dans la partie qui a cédé et qu'il s'en est suivi une pollution des eaux territoriales de la France.

Dès lors, pour entrer en condamnation à l'égard de chacun des prévenus, il doit être établi qu'ils ont exercé, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire et que l'accident de mer a été provoqué par une imprudence, négligence ou inobservation des règlements de sa part.

Pour les personnes physiques, il doit être établi qu'elles n'ont pas accompli les diligences normales, compte-tenu de la nature de leurs missions ou fonctions, de leurs compétences et du pouvoir et des moyens dont elles disposaient si leur faute a directement causé l'accident de mer et, dans le cas contraire, qu'il s'agissait d'une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

## Chapitre 1<sup>er</sup> : M. SAVARESE

M **Giuseppe SAVARESE** reste poursuivi pour avoir, en sa qualité d'armateur et propriétaire du pétrolier Erika, transportant des produits noirs réchauffés et particulièrement polluants, disposant en droit d'un pouvoir de contrôle sur la gestion de la sécurité structurelle du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer provoqué par le capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française, notamment :

- 1) en ayant minimisé de façon systématique l'entretien et les réparations du navire par un financement insuffisant au regard de l'état et des besoins d'un pétrolier vieux de 25 ans,
- 2) en ayant recherché, obtenu à titre onéreux et conservé la certification abusive, notamment la délivrance d'un Certificat IOPP, alors que la coque, les matériaux et la structure du navire ne correspondaient pas à l'état attesté au regard des règles de prévention de la pollution,
- 3) en ayant frété à temps le navire dont il connaissait l'état de corrosion à la société off shore SELMONT, coquille vide, ne répondant pas aux critères de sa mission,
- 4) en n'ayant pas rendu compte aux autorités françaises des fuites de fuel à la mer révélées en début d'après midi le samedi 11 décembre par le télex de 14 h 42 de MMATHUR à PANSHIP puis dans la journée et dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999,
- 5) en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre ou en limiter les effets.

Son conseil soutient, pour s'opposer à toute condamnation, qu'il ne bénéficierait pas d'un procès équitable car, outre le ministère public, il est opposé à 114 parties civiles, dont beaucoup ont été indemnisées et qui n'exerceraient finalement qu'une action vindicative.

La Cour observe que M. SAVARESE est appelant de toutes les dispositions civiles du jugement et que c'est son appel qui, en obligeant les parties civiles déjà indemnisées à plaider en cause d'appel, crée cette situation. Il n'est donc pas fondé à s'en plaindre. Au surplus, le raisonnement qu'il tient conduirait à considérer comme inéquitable tout procès d'une infraction ayant causé de nombreuses victimes qui réclament chacune indemnisation de leur préjudice, ce qui mettrait obstacle pour ces personnes au droit reconnu par la CEDH d'accès au juge.

Pour assurer un procès équitable dans un tel cas, il appartient à la Cour de s'assurer que le prévenu dispose du temps nécessaire pour répondre à tous ses adversaires, ce à quoi elle a veillé.

M SAVARESE disposait, en tant qu'unique propriétaire des deux sociétés actionnaires de TEVERE SHIPPING, société propriétaire de l'Erika, d'un pouvoir de contrôle et de gestion sur ce navire. Il n'avait aucun employé (hormis peut-être une secrétaire, si ce n'était pas celle de OCEAN BREEZE), et si TEVERE SHIPPING était bien l'armateur de l'Erika, c'est M. SAVARESE en personne qui prenait les décisions.

Ayant débuté à 14 ans dans le monde du shipping, fils d'armateur ayant travaillé pour son père, il avait les compétences et les moyens de remplir les fonctions qui étaient les siennes, consistant à gérer l'Erika au travers de TEVERE SHIPPING.

M SAVARESE avait chargé la société PANSHIP MANAGEMENT de la gestion technique du navire, mais c'est en son nom que cette société agissait toujours (D3564/3). Il restait responsable des conséquences d'une mauvaise gestion technique. Si des travaux d'entretien étaient préconisés par la société PANSHIP, ils ne pouvaient être entrepris qu'avec l'accord et le financement de TEVERE SHIPPING.

Les décisions portant sur les travaux d'entretien étaient donc prises en commun entre M. SAVARESE et le représentant de PANSHIP.

L'Erika était un pétrolier âgé et s'il est vrai qu'un navire âgé peut ne pas présenter de risques particuliers, c'est à la condition d'être parfaitement entretenu.

En l'espèce, il a été démontré qu'une partie de sa structure était gravement corrodée au moment du naufrage, ce qui implique qu'il n'avait pas été entretenu comme il se devait.

Il a été souligné que les travaux effectués à Bijela étaient largement insuffisants pour assurer un entretien convenable de l'Erika.

Le chantier lui-même n'avait aucun intérêt à minorer les travaux effectués et c'est donc du côté du donneur d'ordres qu'il faut se tourner.

M. SAVARESE, descendant d'une famille d'armateurs et ayant débuté dans le domaine du "shipping" à 14 ans, n'était pas un spécialiste des structures mais il n'ignorait pas la nécessité d'un entretien régulier et l'importance de ses responsabilités vis à vis de l'équipage et des tiers à cet égard.

Si la banque qui lui avait permis d'acquiescer l'Erika et d'autres navires lui consentait encore en 1998 des facilités de caisse, l'absence totale de comptabilité de la Société TEVERE SHIPPING n'a pas permis de savoir si sa gestion était bénéficiaire ou non.

Reste que l'Erika était à l'époque des travaux de Bijela affrété par EUROMAR pour 7.000 \$ par jour (D1799) et que, selon M. BOUTROLLE dont les déclarations ont été confirmées à l'audience, l'armateur devait régler 5.000 \$ par jour pour le seul coût de l'équipage (D2208/2) et qu'il avait d'autres frais tels que les fournitures et réparations, les commissions versées aux courtiers, à PANSHIP MANAGEMENT et, enfin et surtout, les agios des sommes empruntées.

Pour mémoire, il sera rappelé que, selon le conseil de M. POLLARA (p. 37 des conclusions déposées devant la Cour), M. SAVARESE, en décembre 1997, restait devoir 11.800.000 \$ à la Bank of Scotland (au travers des quatre single ship companies qu'il possédait).

Or, mi-1998, sur une flotte de quatre navires, il en avait deux immobilisés aux chantiers de Bijela, ce qui constitue un manque à gagner certain, d'autant que l'immobilisation de l'Erika a duré du 18 juin au 16 août 1998, deux fois plus longtemps que prévu, par suite de l'avarie de chaudière qu'il a connue sur le chantier, de l'incapacité du chantier à réparer le treuil bâbord avant et le système d'amarrage à la poupe et de la rétention de l'Erika par le chantier qui exigeait une garantie bancaire (D1211/12).

Ce qui ressort encore du dossier, c'est qu'à l'époque considérée, par suite d'une pléthore de navires citernes construits dans les années 1970, le taux de fret était particulièrement bas et que M. SAVARESE étant actionnaire d'EUROMAR, affrèteur à temps de l'Erika, il en subissait directement les effets, ce qui l'a poussé à rechercher un affrèteur à temps disposant, lui, de trésorerie.

M. SAVARESE a beaucoup insisté sur le fait qu'il n'avait pas de difficultés financières mais, à supposer que cela soit vrai, il gérait au plus juste les frais engendrés par ses navires.

Il ressort ainsi du dossier que M. POLLARA, pour le compte de M. SAVARESE, a mené une négociation particulièrement serrée au sujet du paiement des travaux.

Ainsi, avant que l'Erika n'arrive au chantier de Bijela, il a proposé le règlement des 590.000 \$ de coût prévisionnel des travaux en trois fois, 25 % avant le départ du navire du chantier, 37,5 % à 90 jours et 37,5 % à 120 jours, alors que le chantier réclamait 60 % au départ du navire, 20 % un mois après et 20 % deux mois après, avant que ce dernier n'accepte 30 % au départ, 35 % trois mois après et 35 % quatre mois après (donc un paiement intégral en décembre).

Puis, alors que le chantier voulait retenir l'Erika, tant qu'il ne disposerait pas d'une caution bancaire, puis exigeait le paiement comme convenu de plus de 400.000 \$ dus sur les réparations de l'Erika et du Maria S (D1249), il a obtenu, le 25 novembre, un rabais de 57.250 \$ (D1211/12).

Ce n'est finalement qu'en juin 1999 (D1256/2) et peut-être même août 1999 (selon les conclusions de M<sup>l</sup> GRELLET p. 45) que, après un accord auquel EUROMAR est intervenu (D1253/1), le solde du chantier a été enfin réglé.

Manifestement, la trésorerie de TEVERE SHIPPING et de M. SAVARESE au travers de cette société, des autres Single Ship Companies qu'il contrôlait et d'EUROMAR, était particulièrement tendue.

Pourtant, par suite d'une avarie à la chaudière réparée peu auparavant, la compagnie d'assurance qui la garantissait avait accepté de régler 300.000 \$, qui ont été consacrés au règlement de la première échéance (D1211/11) et le solde des 650.000 \$ réglés par la compagnie a permis la réparation de la chaudière.

Parlant de la réparation de cette chaudière, M. SAVARESE a expliqué (D1808/7) : « Du fait que le navire avait vingt ans d'âge et que nous n'avions pas l'intention de le garder vingt ans de plus, cela aurait été une perte d'argent complète de remplacer une chaudière neuve sur un navire qui n'en valait plus la peine ». Cette phrase,

prononcée devant le juge d'instruction est révélatrice de la manière dont M. SAVARESE concevait l'entretien de l'Erika, un entretien à minima.

Cette attitude désinvolte, imprudente et négligente de M. SAVARESE s'est manifestée à nouveau lors de la visite annuelle d'Augusta, les 23 et 24 novembre 1999.

M. ALGA, inspecteur du RINA, au cours de la visite annuelle qu'il avait menée, avait constaté de la corrosion et une réduction d'épaisseur dans le peak avant, au niveau de la cloison d'abordage au premier niveau sous le pont supérieur, et aussi des goussets du raidisseur, des longitudinaux I, II, III et IV, côté bâbord et côté tribord et enfin des goussets à l'intersection des raidisseurs de bordé et de la cloison d'abordage.

Il avait aussi remarqué des zones suspectes dans les raidisseurs de pont dans les citernes de ballasts 2 latérales et une réduction d'épaisseur notable sur l'échelle d'accès.

Il faut rappeler que le règlement du RINA définit les "zones suspectes" comme les zones qui présentent une "corrosion prononcée" et dont les techniciens pensent qu'elles peuvent se détériorer rapidement (D4089/48).

En conséquence, il avait recommandé à l'armateur de faire examiner à nouveau le peak avant et les longitudinaux de pont avec des mesures d'épaisseur, et/ou réparations si nécessaires au plus tard en janvier 2000.

Pourtant, alors que l'Erika se trouvait à un mois et demi de cette échéance, aucune disposition n'avait été prise pour procéder aux mesures et aux réparations subséquentes.

Dans ces conditions, la minoration des travaux de réparation de l'Erika, qui est directement à l'origine de sa ruine, de l'accident de mer et de la pollution qui s'en est suivie, apparaît parfaitement consciente de la part de M. SAVARESE, alors que sa responsabilité d'unique propriétaire de l'Erika, au travers de sociétés-écrans qu'il animait et sur lesquelles il avait tout pouvoir et tous les moyens d'agir, aurait dû le conduire à être plus attentif aux conséquences d'un entretien totalement négligé.

Cette grave insuffisance de l'entretien a permis à la corrosion de se développer à certains endroits, dont la partie du navire où s'est produite, le 12 décembre 1999, la cassure qui a permis la pollution à grande échelle. Elle est directement la cause du naufrage, puisqu'elle devait normalement et nécessairement entraîner le dommage qui en était la conséquence quasiment automatique et donc prévisible.

De surcroît, ne pas entretenir un pétrolier âgé constituait une faute caractérisée qui exposait l'équipage au risque du naufrage et de la noyade et la côte atlantique de la France à une grave pollution, risque que M. SAVARESE, avec son expérience du monde maritime, ne pouvait ignorer.

Dès lors, sa culpabilité, en tant que propriétaire ultime de l'Erika, est établie.

Il a été aussi fait à M. SAVARESE le grief d'avoir recherché, obtenu à titre onéreux et conservé la certification abusive notamment la délivrance d'un Certificat IOPP alors que la coque, les matériaux et la structure du navire ne correspondaient pas à l'état attesté au regard des règles de prévention de la pollution.

S'il est incontestable que l'Erika a obtenu du RINA, le 6 novembre 1999, le renouvellement du certificat IOPP, du cargo ship safety equipment certificate, du cargo ship safety construction certificate et de l'International Load Line Certificate, l'intervention de M. SAVARESE dans la recherche, l'obtention ou la conservation de ces certificats obtenus en son nom par M. POLLARA, n'est pas suffisamment établie.

Il est fait grief également à M. SAVARESE d'avoir «frété à temps l'Erika, dont il connaissait l'état de corrosion, à la société off shore SELMONT, coquille vide, ne répondant pas aux critères de sa mission».

Le conseil de M. SAVARESE soutient dans ses écritures que «M. SAVARESE n'a pas été mis en examen pour les motifs qui ont entraîné sa condamnation sur la question de l'affrètement à temps» et encore que «le jugement ne reproche plus à M. Savarese l'affrètement Selmont mais l'affrètement du 14 septembre 1999 - grief pour lequel il n'a pas été expressément mis en examen et poursuivi, de telle sorte qu'il ne pouvait être condamné de ce chef».

En réalité, le grief fait à M. SAVARESE par l'ordonnance de renvoi est double. D'une part, il lui est reproché d'avoir frété à temps l'Erika connaissant son état de corrosion et, d'autre part, il lui est fait grief de l'avoir frété à une coquille vide incapable d'assurer sa mission, ces deux fautes étant à l'origine de la pollution. Le tribunal, en retenant le premier fait sans retenir le second, n'a pas excédé sa saisine.

Rien ne démontre que la société SELMONT était une coquille vide, bien au contraire, puisqu'elle a frété l'Erika à plusieurs reprises, avait un compte bancaire mouvementé et même du personnel commun avec AMARSHIP. De plus, à supposer que cette société n'ait pas répondu "aux critères de sa mission", rien ne permet d'affirmer l'existence d'une relation de causalité entre cette circonstance et le naufrage.

Par contre, il n'est pas discuté que M. SAVARESE a frété à temps l'Erika à la société SELMONT. Il a été établi plus haut que M. SAVARESE n'entretenait pas l'Erika comme son âge et son état de délabrement le nécessitaient, ce qu'il ne pouvait ignorer. Dans ces conditions, le donner en affrètement était prendre le risque qu'au cours de son voyage se produise un sinistre. Il s'agit d'une faute d'imprudence caractérisée, dont les conséquences auraient pu être dramatiques, ce qu'il n'ignorait pas.

S'il n'avait pas frété l'Erika, celui-ci n'aurait pas navigué dans un état de corrosion avancée, n'aurait pas été frété au voyage par la société T.T.C. et n'aurait donc pas fait naufrage en dispersant sa cargaison polluante.

S'il ne s'agit pas de la cause immédiate de la pollution, cette imprudence est en relation de causalité suffisamment étroite pour qu'elle soit considérée comme l'une des causes, certes indirecte, du naufrage et de la pollution qui s'en est suivie.

Pour ce second motif, M. SAVARESE, qui a ainsi commis une imprudence caractérisée qui mettait en danger la vie de l'équipage, ce qu'il ne pouvait ignorer, sera déclaré également coupable du délit qui lui est reproché.

Il est encore reproché par l'ordonnance de renvoi à M. SAVARESE d'avoir omis de rendre compte aux autorités françaises des fuites de fuel à la mer révélées en début d'après midi le samedi 11 décembre par le télex de 14 h 42 de M. MATHUR à PANSHIP, puis dans la journée et dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999.

Cependant, si M. SAVARESE a bien été averti de l'existence de fissures sur le pont de l'Erika et de sa gîte, rien n'autorise à affirmer qu'il a eu connaissance de fuites à la mer, par ailleurs contestées pour ce qui concerne celles qui seraient intervenues en début d'après-midi le 11 décembre.

Il n'avait pas de compétence particulière lui permettant de mesurer le risque de pollution engendré par les désordres dont M. POLLARA lui a fait part vers 15 h, avant de le tranquilliser vers 22 h en lui apprenant que la gîte avait été corrigée et que l'Erika avait retiré son message de détresse.

Dans ces conditions, ce grief ne paraît pas pouvoir être retenu.

Il est enfin reproché à M. SAVARESE de n'avoir pris aucune mesure pour combattre la pollution ou en limiter les effets.

M. SAVARESE serait selon la prévention resté passif lorsque l'Erika s'est ouvert. Mais à ce stade, son intervention n'était plus susceptible de modifier le cours des choses.

La Cour ne retiendra pas ce dernier grief.

La gravité des fautes qu'il a commises a été parfaitement appréciée par le Tribunal, qui a exactement tenu compte de ses ressources. La Cour confirmera la peine prononcée à son égard.

## Chapitre 2 : M. POLLARA

M. Antonio POLLARA reste poursuivi pour avoir, en sa qualité de gestionnaire de l'Erika, de responsable à ce titre des relations avec le RINA, du suivi des réparations, des contacts avec les affréteurs mais aussi en sa qualité de dirigeant de la compagnie exploitante et responsable à ce titre du respect des règles internationales concernant la pollution, disposant en droit d'un pouvoir de contrôle sur la gestion de la sécurité structurelle et sur la conduite du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer provoqué par le capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française notamment :

- en ayant accepté de l'armateur qu'il minimise délibérément l'entretien et les réparations du navire par un financement insuffisant au regard des besoins d'un pétrolier vieux de 25 ans,
- en ayant recherché, obtenu à titre onéreux et conservé la certification abusive notamment la délivrance du certificat IOPP alors que la coque, les matériaux et la structure du navire ne correspondaient pas à l'état attesté au regard de la prévention de la pollution,
- en ayant frété à temps le navire dont il connaissait l'état de corrosion à la société off shore SELMONT coquille vide, ne répondant pas aux critères de sa mission,
- en ayant délibérément lors des journées du 11 et 12 décembre contrevenu aux dispositions du plan SOPEP
- en n'ayant pas rendu compte aux autorités françaises des fuites de fuel à la mer révélées en début d'après midi le samedi 11 décembre par le télex de

14 h 42 de MMATHUR puis dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999,  
- en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre ou en limiter les effets.

Même si M. POLLARA, devant la Cour, a tenté de se présenter comme un simple employé de PANSHIP MANAGEMENT alors qu'il s'était présenté devant le juge des enquêtes préliminaires de Ravenne comme "Président du Conseil d'Administration de la S.r.l. PANSHIP MANAGEMENT and SERVICES" et avait reconnu diriger administrativement cette société, il suffit de relever que tous les courriers émanant de cette société figurant au dossier sont signés de lui pour qu'aucun doute ne subsiste sur sa qualité de dirigeant de cette société.

Son conseil ne conteste d'ailleurs pas dans ses écritures cette qualité.

En cette qualité et alors que la société PANSHIP était le gestionnaire technique de l'Erika, ce qui n'est pas contesté, M. POLLARA disposait en fait et en droit d'un pouvoir de direction dans la gestion technique de l'Erika.

Ancien commandant de pétrolier, Président du conseil d'administration de PANSHIP, il avait les compétences, les moyens et le pouvoir d'assumer les responsabilités qui étaient les siennes.

De par le contrat qui liait TEVERE SHIPPING et PANSHIP MANAGEMENT, cette dernière société avait non seulement la charge d'assurer la maîtrise du navire et de l'équipage mais aussi la responsabilité d'organiser les réparations nécessaires et acceptées par TEVERE SHIPPING.

Plus précisément, c'est M. COSTIGLIOLA, super-intendant chez PANSHIP, qui préparait la liste des travaux. Pour ce qui concerne les travaux de Bijela, M. COSTIGLIOLA a affirmé sans être démenti que le budget en avait été établi début 1998 avec le commandant POLLARA qui avait exercé un suivi. Les appels d'offres avaient de la même manière été discutés avec M. POLLARA qui avait pris la décision finale. La liste des travaux établie à Ravenne en mai avait été approuvée par M. POLLARA. Ce dernier avait été informé des décisions prises à Bijela, notamment celle de ne changer qu'une lisse de pont sur deux, bien que les mesures d'épaisseur aient révélé qu'elles étaient proches du minimum autorisé.

Certes, ces déclarations de M. COSTIGLIOLA ont été faites non pas au juge d'instruction, qui n'a pas jugé bon de l'entendre de même qu'il n'a pas considéré nécessaire d'entendre M. PATANE, mais au collège d'experts du tribunal de commerce de Dunkerque, en présence de M. de SAINT VICTOR (expert de TOTAL), M. GRONDA (expert de RINA), de M. STANLEY (expert du FPOL), de M. SICCARDI (avocat de RINA), de M. FAURY (expert de TEVERE SHIPPING et du P&I), de M. VAUGRAND, de M. DREVET, de M. GIOVANNONI et de M. POLLARA lui-même, dont aucun n'a contesté auprès de ce collège les propos ici rapportés.

La preuve étant libre en matière pénale, la cour estime qu'il est ainsi suffisamment établi que M. COSTIGLIOLA a agi sous l'autorité constante de M. POLLARA, qu'il tenait régulièrement au courant et dont il sollicitait l'approbation.

Il n'était donc pas, contrairement à ce qu'a soutenu le conseil de M. POLLARA, investi d'une délégation de pouvoirs de la part de ce dernier.

Dès lors, il apparaît à la cour que la décision de faire des réparations à minima à Bijela est bien une décision de M. POLLARA lui-même, prise en accord avec M. SAVARESE avec lequel il était seul chez PANSHIP à avoir le contact.

Cette décision d'une extrême imprudence de la part d'une personne qui, au travers de l'entreprise qu'il dirigeait, avait mission de veiller à l'entretien du navire, est la cause directe de l'état de corrosion d'une partie fondamentale de la structure du navire et donc de sa cassure, de son naufrage et de la pollution qui en est découlé. C'est à bon droit que le tribunal a retenu sa culpabilité personnelle, M. POLLARA n'ayant pas accompli les diligences normales compte-tenu de ses fonctions, de ses compétences, du pouvoir et des moyens dont il disposait.

De surcroît, cette faute caractérisée exposait l'équipage au risque de naufrage et de noyade, ce que ce navigateur expérimenté ne pouvait ignorer.

L'ordonnance de renvoi fait également grief à M. POLLARA d'avoir recherché, obtenu à titre onéreux et conservé la certification abusive notamment la délivrance du certificat IOFP, alors que la coque, les matériaux et la structure du navire ne correspondaient pas à l'état attesté au regard de la prévention de la pollution.

S'il est clair qu'il est ainsi reproché à M. POLLARA d'avoir recherché, obtenu et conservé la certification IOFP, le manque de précision sur les autres certifications abusives qu'il aurait recherchées, obtenues et conservées ne permet pas à la cour de porter une appréciation sur la réalité de ce comportement pour ce qui concerne les autres certificats.

Quant au certificat IOFP, sa délivrance est prévue par la règle 5 de l'annexe I de la convention MARPOL. Elle est précédée par une visite destinée à s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de l'annexe I.

Le certificat IOFP comporte notamment l'engagement de l'État du pavillon que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'annexe I et qu'il a été constaté que la structure, l'équipement, les aménagements, les installations, les matériaux et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe I de la convention.

Il a été délivré à l'Erika provisoirement par M. PATANE le 15 août 1998 et, jusqu'au 31 août 2003, le 16 décembre 1998 par le RINA (D3952/49).

Cependant, s'il est probable que M. POLLARA a sollicité la délivrance du certificat IOFP, il n'en existe nulle preuve au dossier. M. POLLARA n'a pas été interrogé sur ce point par le juge d'instruction et le contrat liant TEVERE SHIPPING à PANSHIP MANAGEMENT, s'il est très précis quant aux obligations de PANSHIP pour faire accepter le navire par les grands groupes pétroliers, est singulièrement taisant sur celles qui lui auraient été confiées concernant la conformité de l'Erika avec les conventions MARPOL et SOLAS.

En l'absence d'élément de preuve sur son intervention pour rechercher, obtenir et conserver la délivrance du certificat IOFP, ce chef de prévention ne sera pas retenu.

L'ordonnance de renvoi fait reproche à M. POLLARA d'avoir frété le navire dont il connaissait l'état de corrosion à la société off shore SELMONT, coquille vide, ne répondant pas aux critères de sa mission.

Cependant le dossier établit clairement que M. POLLARA n'a pas frété l'Erika, ce qui n'était pas dans son rôle ni son pouvoir.

Ce grief ne sera donc pas retenu.

Il lui est aussi pénalement reproché d'avoir délibérément, lors des journées du 11 et 12 décembre 1999, contrevenu aux dispositions du plan SOFEP.

Le plan SOFEP ou "Plan de lutte de bord contre la pollution par les hydrocarbures" résulte de la règle 26 de l'annexe I de la convention MARPOL.

Selon cette règle :

- 1) «*Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé par l'administration.[...]*
- 2) *Un tel plan doit se présenter conformément aux directives (1) mises au point par l'Organisation et doit être rédigé dans la langue de travail du capitaine et des officiers. Il doit comporter au moins :*

- a) *La procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les hydrocarbures, conformément aux dispositions de l'article 8 et du Protocole 1 de la présente Convention, en se fondant sur les directives établies par l'Organisation (2) ;*
- b) *La liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures ;*
- c) *Un exposé détaillé des mesures que doivent prendre les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le rejet d'hydrocarbures ; et*
- d) *Les procédures et le point de contact à bord du navire pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.»*

Le plan SOFEP de l'Erika a été établi le 11 août 1997 par M. ZUCCARI (qui a cessé de travailler pour PANSHIP bien avant le naufrage) et approuvé par M. POLLARA.

Il comporte un paragraphe 2.1 qui donne instruction au commandant de présenter un rapport aux autorités de l'État côtier et à diverses personnes chaque fois que se produit une fuite d'hydrocarbures résultant d'une avarie au navire ou à ses équipements ou afin d'assurer la sécurité du navire en mer ou de sauver une vie en mer ou dans l'éventualité d'une fuite d'hydrocarbures. Il y est dit que le commandant doit faire rapport sur toute avarie ou panne affectant la sécurité du navire telle que défaillance structurelle, voie d'eau ou transfert de cargaison.

Dans ce cas, il y a lieu d'adresser une notification initiale notamment à l'État côtier, puis une notification de suivi qui doit comprendre diverses mentions, dont les actions entreprises concernant le rejet et le mouvement du navire, la stabilité et l'évaluation de la résistance de la coque. Ces rapports doivent être envoyés par fax en priorité

ou, si cela n'est pas possible, par téléphone ou message télex à son destinataire.

Le commandant doit ensuite obtenir des informations détaillées sur les dommages subis par le navire par une inspection visuelle de toutes les capacités, avec ouverture des vannes de contrôle ou de vision des creux.

En cas de gîte excessive, il appartient au commandant de remplir et d'envoyer le «format 1», de changer de cap pour éviter les suites, de mettre en oeuvre l'équipe de réaction à bord, d'étudier les actions correctrices et de remplir le format 2, c'est à dire la «Notification de l'Evaluation de la Stabilité et de la Résistance».

A la différence du Shore Based Contingency Plan, destiné à permettre une réponse efficace de la compagnie (au sens du code ISM) en cas d'appel d'urgence d'un de ses navires, le plan SOPEP n'établit aucune obligation à la charge des personnes à terre et par conséquent à la charge de PANSHIP ou de M. POLLARA.

Par conséquent, le grief qui est fait à M. POLLARA d'avoir contrevenu au plan SOPEP n'est pas fondé.

M. POLLARA a également été renvoyé devant le tribunal correctionnel pour n'avoir pas rendu compte aux autorités françaises des fuites de fuel à la mer révélées en début d'après midi, le samedi 11 décembre, par le télex de 14 h 42 de M. MATHUR, puis dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999.

M. POLLARA a beaucoup insisté devant la cour sur le fait que cette tâche reposait sur le commandant. Toutefois, si le SOPEP fait effectivement reposer cette charge sur le commandant, le Shore Based Contingency Plan (S.B.C.P.), dont les principes découlent du code ISM, lui-même institué par l'article IX de la convention SOLAS, a une autre approche, y compris en cas de perte de pétrole.

C'est ainsi que ce plan, établi par PANSHIP le 31 octobre 1999 (D3894), indique que son but est d'apporter ses conseils à l'équipe d'urgence à terre dans l'éventualité d'un rapport d'accident émanant d'un des navires de la société ou d'une situation d'urgence nécessitant la réunion de l'équipe d'intervention d'urgence. Celle-ci est composée du directeur exécutif de Panship, du D.P.A. et du chef de la section technique dont l'annexe A indique qu'il s'agit de M. POLLARA, du capitaine AMTRANO, (D.P.A.) et de M. COSTIGLIOLA.

Le directeur exécutif préside l'équipe d'intervention d'urgence à terre et assure la liaison avec les avocats de la société, les clients, les États du pavillon et du port, les services d'urgence, les assureurs etc....

Si un navire se trouve dans une situation de crise, le premier appel du commandant sera pour le D.P.A. (la personne désignée à terre) ou toute autre représentant de la société que le commandant peut contacter, qui devra alors en informer le directeur exécutif, qui décidera ou non de convoquer l'équipe d'intervention d'urgence à terre.

Dans le paragraphe 6.3.1.1.1 du S.B.C.P. il est indiqué : "Dans l'éventualité d'une perte accidentelle de pétrole, les autorités locales doivent être immédiatement averties et des mesures de limitation des dommages et de leur propagation doivent être prises dès que possible" et le paragraphe 6.3.2.1.1 précise que, si un navire rapporte une décharge accidentelle de pétrole, il faut notifier immédiatement l'incident aux assureurs P & I, indiquer s'il est fait obligation de le notifier à l'État côtier qui pourrait être menacé par la pollution, contacter le bord et établir notamment si des autorités affectées ont été prévenues.

En cas d'avarie de coque, le paragraphe 6.5.1. dispose que, dès que la société reçoit un rapport d'avarie, le responsable de la société doit décider de réunir la cellule de crise ou non et doit tenter d'obtenir les informations nécessaires du bord dès que la nature de l'avarie a été établie à bord. Sur la base des informations reçues du bord, la société ou la cellule de crise doit recueillir diverses données qui sont précisées. Après quoi la cellule de crise prendra toutes les décisions appropriées.

Il est souligné au paragraphe 6.5.4.1.2. que, selon l'étendue et le caractère de l'avarie, le contact doit être établi entre la société et, notamment, l'autorité d'État de contrôle de la pollution.

Il ressort donc de ce S.B.C.P. que, dès lors qu'il y avait éventualité de perte de pétrole, l'État côtier (les autorités locales) devait être averti par le responsable de la société et qu'en cas d'avarie de coque, un "contact doit être établi avec l'autorité de contrôle de la pollution", qui ne peut être que l'État côtier menacé par la pollution.

Or, le télex envoyé à PANSHIP par M. MATHUR à 14 h 42 faisait état de ce que ce dernier "pouvait voir du pétrole aller à la mer à l'avant du manifold".

A réception, M. POLLARA aurait donc dû prévenir l'État côtier.

Il aurait dû également le prévenir en raison du fait que les fissures du pont, dont il avait connaissance par le même télex, constituent une avarie de coque.

Il a donc bien manqué à l'obligation qui était la sienne d'avertir l'État côtier.

Si les autorités françaises avaient été averties dans l'après-midi du 11 décembre ou même le 12 décembre à trois heures du matin, trois heures avant que l'Erika ne se brise, l'Abeille Flandres, qui n'a été sur zone qu'à 11 h 49, serait intervenu bien plus tôt et aurait pu éloigner l'Erika, bien plus qu'il n'a finalement pu le faire avec pour objectif d'écartier le danger des côtes françaises.

En violant cette obligation qui était personnellement la sienne en tant que directeur exécutif de PANSHIP (en application du Shore Based Contingency Plan), tout autant que celle du capitaine (en application du SOPEP), alors qu'il avait la compétence, le pouvoir et les moyens de le faire, M. POLLARA, qui n'a pas accompli les diligences normales que requerrait la situation, a donc été à l'origine directe de la pollution de côtes françaises, après que l'Erika ait connu un accident de mer (la rupture du bordé de muraille) que son imprudence comme celle d'autres intervenants avait provoqué.

Cette faute, grave pour un professionnel du monde maritime et caractérisée, exposait les côtes françaises et leurs habitants à une pollution grave, ce qu'il n'ignorait aucunement.

Il y a donc lieu de retenir ce second chef de culpabilité.

Enfin, l'ordonnance de renvoi lui fait reproche de n'avoir pris aucune mesure pour combattre ou limiter les effets de la pollution. Prévention qui se réfère à l'article L 218-22 applicable à l'époque du Code de l'environnement.

L'article L 218-18, en sa rédaction nouvelle, comme l'article L 218-22 ancien, réprime le fait de ne pas prendre les mesures nécessaires pour éviter une pollution par les hydrocarbures de la part des personnes, autres que le capitaine ou le responsable à bord, qui exercent, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.

M. POLLARA par le télex de 14 h 42, a eu connaissance d'un rejet à la mer d'hydrocarbures et a su également que le dessus de l'un des ballasts dans lequel des hydrocarbures s'étaient insinués présentait des cassures par lesquelles des hydrocarbures pouvaient éventuellement s'échapper.

Or, des déclarations de M. MATHUR, il ressort qu'il ne s'en est pas inquiété bien que le Shore Based Contingency Plan lui fasse obligation d'apporter ses conseils au commandant MATHUR. Bien au contraire, si l'on en croit ce dernier, et sur ce point il n'y a pas de raison de douter de ses déclarations, il l'a incité à poursuivre son voyage, comme si de rien n'était.

Au cours de la nuit du 11 au 12 décembre, à 1 h 40 du matin, M. POLLARA a reçu un appel téléphonique de M. MATHUR qui lui a expliqué que la gîte avait repris sur tribord "en raison d'infiltration d'eau dans le ballast tribord par les fissures du pont principal", qu'il avait ordonné le pompage du ballast 2 tribord mais qu'il était inquiet en raison du risque de pollution en raison de la présence de fuel dans les citernes (D3684/4).

Puis à 3 h 47, il a de nouveau reçu un appel de M. MATHUR qui lui a parlé d'hydrocarbures à la mer (déclaration de M. POLLARA au juge d'instruction D3684/5). Il en a conclu a-t-il dit, qu'il y avait des problèmes de rupture structurelle.

Malgré ces informations et le fait qu'il en connaissait la gravité, tant au regard de la sécurité de l'équipage que des risques de pollution, il s'est abstenu de toute initiative pour combattre la pollution, hormis si on l'en croit, contacter le courtier de la société de remorquage Britannique Smit Tak afin d'envisager un remorquage auquel il a finalement renoncé (D3684/6), au motif que "personne ne pouvait rien faire".

Il aurait pourtant pu et dû réunir la cellule de crise, ce qu'il n'a pas fait quoiqu'il en dise, alerter les autorités côtières ou s'assurer qu'elles l'avaient été, mettre en oeuvre les autres dispositions du S.B.C.P. pour apporter conseils et suggestions au commandant de l'Erika. Il aurait ainsi pu, dans ce cadre et à titre d'exemple, suggérer à ce dernier de colmater les fissures, ce qui, selon l'un des témoins entendus, peut se faire avec les moyens du bord.

M. POLLARA avait les compétences, les pouvoirs et les moyens d'accomplir ces diligences normales.

Le manque de réactivité dont il a fait preuve face à un danger de pollution qui s'est précisé au fil des heures à partir du 11 décembre dans l'après-midi, constitue encore une faute caractérisée qui a eu pour conséquence inéluctable une dramatique pollution des côtes, ce dont, de par son expérience, il ne pouvait qu'avoir conscience.

Cette faute entre dans les prévisions du texte sus-visé de sorte que, pour ce dernier motif, la culpabilité de M. POLLARA sera retenue.

Le jugement sera donc confirmé sur la déclaration de culpabilité de M. POLLARA.

Quant à la peine, les éléments d'appréciation dont dispose la cour sur les ressources de M. POLLARA, désormais retraité de la Marine Marchande, et la gravité des fautes commises justifient la peine appliquée par le tribunal à son égard, peine qui sera donc confirmée.

### Section III : La responsabilité des personnes morales

L'article 121-2 dans sa version applicable aux faits dispose que *"Les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7 et dans les cas prévus par la loi ou le règlement, des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants. [...]"*.

La loi du 5 juillet 1983 dispose, en son article 10 bis, que les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du Code pénal, des infractions définies aux articles 6 et 8 de la présente loi.

Outre les éléments constitutifs de l'infraction poursuivie, il est donc nécessaire, pour retenir la responsabilité pénale des personnes morales poursuivies, que leurs organes ou leurs représentants aient commis, pour leur compte, ladite infraction.

Si la notion d'organe de la société morale ne suscite aucun commentaire, s'agissant des représentants légaux ou dirigeants de fait de la personne morale, celle de "représentant" doit être explicitée.

Pour la cour comme pour la jurisprudence, le représentant est celui qui a délégation "explicite ou implicite" pour représenter la personne morale dans l'activité en cause.

#### Chapitre 1 : La responsabilité de la SpA RINA

L'ordonnance de renvoi vise la prévention d'avoir, étant chargée de la certification du navire tant à titre autonome (certificat de classe) que sur délégation de l'Etat de Malte (certificats statutaires) et chargée pour ce faire de contrôler et d'inspecter le navire dans le cadre de visites périodiques ainsi que la compagnie exploitante PANSHIP et disposant à ce titre en droit d'un pouvoir de contrôle sur le navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française :

- 1) - en ayant notamment et par l'un au moins de ses représentants, mis en place un système permettant à un simple inspecteur en rapport direct avec le gestionnaire du navire de pouvoir délivrer des certificats provisoires valables plusieurs mois sans contrôle ni analyse de la direction générale (comme à Bijela en Août 1998) ni même sans qu'elle en soit avertie (comme à Varna et Augusta en novembre 1999) entachant la crédibilité des certificats émis et faisant courir de graves risques en matière de pollution,
- 2) - en ayant supervisé de façon incomplète les travaux de Bijela dans le cadre d'une inspection spéciale non préparée et mal suivie, et de les avoir fait réaliser dans des conditions ne permettant pas de corriger les graves déficiences du navire et sur des bases ne répondant pas aux normes du Rina, et en tous cas incompatibles avec une société de classification,
- 3) - en ayant, alors qu'elle connaissait les défaillances de la société PANSHIP comme compagnie exploitante, négligé le contrôle du contenu du plan SOPEP de l'Erika et refusé toute sanction aux dysfonctionnements de la société PANSHIP, même après avoir constaté que les défaillances relevées n'avaient pas été corrigées.

Le tribunal, dans son jugement, a fait observer à bon droit (page 208 du jugement) que tous les faits compris dans l'ordonnance de renvoi, considérés comme fautifs et à l'origine du naufrage devaient être examinés, alors même que, certains, rangés sous le titre "les causes du naufrage liées au comportement fautif des personnes," sont ensuite placés sous la rubrique "mise en danger d'autrui". En effet, il était saisi de tous les faits contenus dans l'ordonnance de renvoi ainsi que des circonstances permettant de les caractériser.

Du fait de cette interprétation de l'ordonnance de renvoi par le tribunal, toutes les parties se sont largement expliquées devant la cour, comme elles l'avaient fait devant le tribunal sans soulever la moindre objection, sur ces derniers faits et notamment sur celui que le tribunal a retenu pour caractériser la responsabilité pénale de la SpA RINA.

Devant la cour, les parties à l'instance devaient d'ailleurs s'expliquer sur les griefs allégués au titre de la mise en danger d'autrui, puisque si la relaxe de ce chef est définitive, par suite de l'appel de M MATHUR, qui porte sur la prévention de mise en danger d'autrui, la cour doit néanmoins rechercher si les éléments constitutifs de ce délit sont réunis.

Entrent donc également dans le champ de la prévention les fautes suivantes :

- 4) - d'avoir accepté, pour des raisons purement commerciales et sans suspendre la classe du navire, que l'armateur ne respecte pas ses obligations financières auprès du RINA, révélant ainsi que ce dernier n'entendait pas faire face aux dépenses et à l'entretien du navire, carence corroborée par les dettes de l'armateur auprès du chantier de Bijela dont le RINA a eu connaissance.
- 5) - d'avoir notamment, par l'un au moins de ses représentants, délivré le CSSCS provisoire (en août 1998) et définitif (en décembre 1998) de l'Erika, de l'avoir confirmé à Augusta en novembre 1999 sans s'assurer que la coque, les matériaux et la structure du navire lui permettaient de l'obtenir au regard des exigences de la convention SOLAS, permettant ainsi à l'armateur et à PANSHIP de faire naviguer un navire sous norme.
- 6) - d'avoir continué à certifier l'Erika malgré les constatations de l'inspection d'Augusta effectuées par MALGA, de nature à remettre en cause la classe du navire, cette certification ayant permis le départ du navire de Dunkerque, sa navigation dans les eaux territoriales du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE sans qu'il ait été procédé à l'inspection des ballasts et citernes alors que le navire arrivait léger de la Corogne.

#### Sur la responsabilité de la SpA RINA pour les fautes antérieures à sa création :

Cette ordonnance vise donc pour partie des faits qui sont antérieurs au 1<sup>ER</sup> août 1999, date à laquelle la SpA RINA est devenue société de classification en charge de l'Erika.

Il est soutenu que, nul n'étant responsable que de son propre fait, ceux commis par le REGISTRO ITALIANO NAVALE ne pouvaient être reprochés à la SpA RINA..

Lorsqu'il a été entendu en Italie, M DI MACCO SAVERIO, président du conseil d'administration de la SpA RINA, a expliqué que cette société, dont le capital est détenu par le REGISTRO NAVALE ITALIANO avait été créée pour répondre aux exigences du droit communautaire, sans que cela apporte aucun changement ni à l'organigramme ni dans les objectifs de la société. Il s'en est référé pour de plus amples explications aux déclarations de l'administrateur délégué.

Celui-ci, M. SQUASSAFI, lors de son audition, a précisé que la SpA RINA était née d'une délibération du conseil d'administration de l'organisme, en mars 1999. Celui-ci avait décidé d'apporter les biens et les activités du REGISTRO ITALIANO NAVALE à la nouvelle structure qui était devenue opérationnelle à l'issue des opérations d'apport.

Il a confirmé que les objectifs et l'organigramme n'avaient pas changé.

M. TORTI, qui représentait la SpA RINA devant le juge d'instruction (D1728/2), a ainsi précisé que le REGISTRO ITALIANO NAVALE était une entité de droit privé, de type fondation sans but lucratif, qui avait reçu mission de l'Etat italien de veiller aux impératifs de sécurité et de prendre toute initiative pour son compte dans le domaine de la navigation et des règlements de sécurité. Le monopole des États en matière de classification étant contraire à la libre concurrence, il a été nécessaire d'opérer un assouplissement des structures du RINA et plus précisément de son organisation décisionnelle, d'où la création de la SpA qui est le "bras opérationnel de la fondation".

Il ressort des explications ainsi apportées à cette transformation que la SpA RINA est une filiale du REGISTRA ITALIANO NAVALE, fondation qui existait toujours à la suite de la création de la SpA RINA et qui, de ce fait, aurait pu faire l'objet de poursuites pour les fautes que cette fondation avait éventuellement commises en relation avec la pollution due à l'accident de mer subi par l'Erika.

Malgré l'identité des objectifs et moyens du REGISTRO ITALIANO NAVALE, tel qu'il était avant mars 1999, et de la SpA RINA, il ressort de ces explications que la SpA n'est pas la continuation du REGISTRA ITALIANO NAVALE, mais une de ses filiales.

Dès lors, les faits commis par la fondation REGISTRO ITALIANO NAVALE ne peuvent être reprochés à la SpA RINA, personne juridique parfaitement distincte, même si l'on peut s'interroger sur le fait qu'aucune procédure d'agrément de cette nouvelle société de classification n'ait été engagée par l'IACS et que la procédure TOCA, indispensable en cas de transfert, ait été éludée.

Aucun des faits visés par la poursuite et commis avant le 1<sup>er</sup> août 1999 ne peut être retenu à l'encontre de la SpA RINA, comme l'a justement considéré le tribunal.

La SpA RINA avait le pouvoir de refuser le certificat de navigation ou de le renouveler, ce qui interdisait concrètement à un navire de naviguer, ou encore de subordonner sa délivrance ou son renouvellement à la réalisation de travaux ou de le réserver à tel ou tel type d'activité (par le jeu des "signes conventionnels", suivant l'abréviation "NAV" attribuée à la classe du RINA (D4089/23)).

Chargé par l'Etat de Malte de contrôler la conformité de l'Erika aux conventions internationales réglementant la navigation, elle exerçait par là même, en droit, un pouvoir de contrôle dans la marche de ce navire.

1) Le premier grief fait à la SpA RINA est d'avoir "mis en place un système permettant à un simple inspecteur en rapport direct avec le gestionnaire du navire de pouvoir délivrer des certificats provisoires valables plusieurs mois sans que la direction générale en soit avertie ou exerce un contrôle sur sa délivrance, entachant

*la crédibilité des certificats émis et faisant courir de graves risques en matière de pollution*».

Il est en effet établi par les pièces du dossier qu'un simple inspecteur de la SpA RINA avait le pouvoir de délivrer des certificats provisoires aux navires qu'il visitait, sans autre contrôle sur cette délivrance que celui qu'exerçait son supérieur hiérarchique par le biais d'une discussion informelle.

A supposer que cette organisation présente un aspect fautif, la relation de causalité entre cette organisation et la pollution n'est pas démontrée. En effet, rien ne permet d'affirmer que l'existence d'un avis ou d'un contrôle sur la délivrance des certificats provisoires aurait permis de détecter la gravité des défaillances de la structure de l'Erika et abouti à interdire à l'Erika de naviguer.

2) Le second grief tient à ce que le RINA aurait supervisé de façon incomplète les travaux de Bijela dans le cadre d'une inspection spéciale non préparée et mal suivie, et les aurait fait réaliser dans des conditions ne permettant pas de corriger les graves déficiences du navire et sur des bases ne répondant pas aux normes du RINA, et en tout cas incompatibles avec une société de classification. Outre le fait que le RINA a soit supervisé soit fait réaliser lesdits travaux, son intervention est antérieure à la création de la SpA RINA, qui ne peut se voir reprocher cette faute comme cela a été démontré plus haut.

3) Le troisième grief fait à la SpA RINA est d'avoir, alors qu'elle connaissait les défaillances de la société PANSHIP comme compagnie exploitante, négligé le contrôle du contenu du plan SOFEP de l'Erika et refusé toute sanction aux dysfonctionnements de la société PANSHIP, même après avoir constaté que les défaillances relevées n'avaient pas été corrigées.

En effet, entre 1997 et 1999 le Registro Italiano Navale, puis la SpA ont réalisés quatre vérifications de la compagnie PANSHIP (audits du Ship Management Système Company SMS Company) et deux examens de l'Erika (SMS ship). PANSHIP a été certifié ISM le 03.06.1998.

Le 23 août 1999, la SpA RINA a adressé à la MMA une lettre faisant état de non-conformités «réellement importantes» dans la gestion ISM de PANSHIP pouvant conduire au retrait de la certification. Mais, avant d'envisager une telle issue, la SpA RINA proposait à la MMA de faire des examens complémentaires au sein de la compagnie et sur les autres navires.

Ces non-conformités concernaient le personnel pour lequel aucune preuve des évaluations des commandants et chef-mécanicien à chaque embarquement n'était rapportée. Il avait aussi été constaté que les situations du suivi technique du chef mécanicien de l'Erika n'étaient pas disponibles. La non-conformité concernait aussi le maintien en état du navire et de son armement, la compagnie n'ayant pas effectué au cours des douze derniers mois d'audits, d'inspection de sécurité ou d'inspection technique sur plusieurs navires, dont l'Erika, et ne pouvant justifier des actions correctives imposées au cours des inspections antérieures. En outre, il avait été noté que la mise à niveau de la gestion documentaire était inachevée.

Enfin, alors que la nécessité d'embaucher un directeur technique avait été soulignée lors de l'audit de gestion du 20 juin 1999, cela n'avait toujours pas été fait le 27 août 1999.

La MMA, au reçu de ce courrier, a exprimé par courrier sa déception de la manière dont la SpA RINA menait l'affaire, rappelant que la certification ISM était de sa responsabilité et observant qu'elle n'entendait pas répéter sans cesse à la SpA RINA de vérifier les audits des compagnies.

La MMA observait que la situation du pétrolier Zagarra, immobilisé à pleine charge, dans un ouragan et avec autant de déficiences sérieuses, manifestait suffisamment que le système de gestion de la sécurité ne fonctionnait pas correctement.

A juste titre le tribunal rappelle ces faits dans le paragraphe cité ci-dessous : "[...] la société RINA avait bien avisé, le 23 août 1999, l'autorité maritime de Malte que les manquements constatés au sein de la société PANSHIP pouvaient justifier le retrait de la certification ISM de la compagnie exploitante, mais lui avait proposé, avant de prendre cette décision, de réaliser des investigations complémentaires et de ne pas retirer cette certification s'il était vérifié que les corrections nécessaires avaient été mises en oeuvre au sein de la compagnie et à bord des navires qu'elle gérait.

Après un audit de la société PANSHIP, le 12 novembre 1999, la société de classification indiquait à l'autorité maritime de Malte que les mesures adéquates avaient été prises, ce dont justifiait M. POLLARA».

Ainsi, il ne ressort pas des pièces du dossier que la SpA RINA a refusé toute sanction aux dysfonctionnements de la société PANSHIP puisque, précisément, n'ayant pas le pouvoir de retirer la certification ISM à PANSHIP et à l'Erika, elle proposait d'envisager le retrait de la certification de PANSHIP si les examens complémentaires de la compagnie n'étaient toujours pas satisfaisants.

Dès lors, ce grief ne résiste pas à l'examen.

4) Il est encore reproché à la SpA RINA d'avoir accepté, pour des raisons purement commerciales et sans suspendre la classe du navire, que l'armateur ne respecte pas ses obligations financières auprès d'elle, révélant ainsi que ce dernier n'entendait pas faire face aux dépenses et à l'entretien du navire, carence corroborée par les dettes de l'armateur auprès du chantier de Bijela dont le Rina a eu connaissance.

En effet, il est établi que TEVERESHIPPING ne réglait plus depuis quatre à cinq mois les honoraires de la SpA RINA (D1018/5) et que cette société, que son règlement autorisait à suspendre le certificat de classe dans un tel cas, ne l'a pas fait, accordant à sa débitrice des facilités de paiement et permettant ainsi à l'Erika de continuer à naviguer.

Il est encore exact que la situation financière de TEVERESHIPPING était, à la date considérée, pour le moins délicate et rendait inenvisageable de nouvelles dépenses d'entretien.

Ce n'est pas pour autant que la SpA RINA devait refuser tout délai de paiement à son client et les facilités accordées ne constituent pas, en elles-mêmes, une imprudence.

5) Il est encore reproché à la SpA RINA d'avoir confirmé à Augusta en novembre 1999 le certificat de classe sans s'assurer que la coque, les matériaux et la structure du navire lui permettaient de l'obtenir au regard des exigences de la convention SOLAS, autorisant ainsi l'armateur et PANSHIP à faire naviguer un navire sous norme.

6) Il est également reproché à la SpA RINA d'avoir «continué à certifier l'Erika, malgré les constatations de l'inspection d'Augusta effectuées par M. ALGA, de nature à remettre en cause la classe du navire, cette certification ayant permis le départ du navire de Dunkerque, sa navigation dans les eaux territoriales du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE sans qu'il ait été procédé à Dunkerque à l'inspection des ballasts et citernes alors que le navire arrivait léger de La Corogne».

Ces deux préventions reprochent donc à la SpA RINA d'avoir confirmé le certificat de classe ou continué à certifier l'Erika, mais l'une au motif qu'elle ne s'est pas assurée que la coque, les matériaux ou la structure le lui permettaient et l'autre au motif que les constatations faites lors de la visite annuelle remettaient en cause le certificat de classe.

Il est clair que si les constatations faites lors de la visite d'Augusta remettaient en cause le certificat de classe, c'est bien que la visite annuelle, qui comporte un certain nombre d'examens de la structure, a été faite, même si elle peut avoir été excessivement sommaire en dépit des dispositions strictes de la convention SOLAS.

La SpA RINA fait valoir, pour se défendre d'avoir laissé repartir l'Erika après que son inspecteur, M. ALGA, ait relevé diverses corrosions, que les constatations faites, à savoir une corrosion et un amincissement de la première serre (profilé reliant les membrures), une corrosion des goussets (pièce reliant deux profilés) dans le peak avant et un amincissement de la première lisse de pont à tribord dans le ballast 2 tribord, ne justifiaient pas qu'il refuse de viser le certificat de classe. En effet, selon la SpA RINA, le peak avant ne participerait pas à la structure et la corrosion d'une seule lisse de pont ne révélerait pas de situation inquiétante pour la structure.

A Augusta, M. ALGA a procédé aux visites qui n'avaient pas pu être faites à Gênes, c'est à dire celles du forepeak et des ballasts latéraux.

Il y a trouvé les corrosions rappelées plus haut.

Au sujet du forepeak (peak avant), il a été confirmé à l'audience ce que M. ALGA avait dit sur commission rogatoire (D1016/11), c'est à dire qu'il ne comportait pas d'éléments structurels mais seulement des éléments de renfort. Cela ne signifie bien évidemment pas que les éléments du forepeak ne doivent pas être entretenus, ne serait-ce que pour en conserver l'étanchéité et sa résistance à la pression des vagues.

Cela est si vrai qu'à l'occasion des travaux exécutés à Bijela lors de la visite spéciale, ce chantier aurait procédé dans le forepeak et selon la facture du chantier (D1248/28) non seulement à des travaux sur le porque central (trois inserts) mais aussi à remplacer une serre (Stringer) à tribord et deux à bâbord ainsi que des raidisseurs (Stiffeners).

Le forepeak comme le reste du navire devait être rénové à Bijela. Ce point a d'ailleurs été confirmé par M. PINGIORI, chef de la division navire du RINA (D1095/2 p. 64).

M. ALGA, effectuant la visite annuelle suivant la visite spéciale, ne pouvait bien évidemment ignorer que le navire avait été rénové un peu plus d'un an auparavant (la visite de Gênes ayant nécessairement débuté au plus tard quinze mois après).

Au cours de sa visite, il a découvert une corrosion si peu négligeable des éléments prétendument rénovés, qu'il a considéré devoir recommander des mesures d'épaisseur et des réparations dans le mois (selon l'interprétation qu'il a donné de son rapport) ou dans les deux mois (selon l'interprétation donnée par son supérieur hiérarchique).



Interrogé sur commission rogatoire, il a d'ailleurs reconnu que "c'était le moment de faire des réparations" (D1016/11).

Une telle corrosion, si peu de temps après une complète rénovation, était extrêmement inquiétante car, soit les travaux de remise en état n'avaient pas été réellement exécutés à Bijela, soit ces capacités avaient subi une corrosion extrêmement rapide.

Elle était d'autant plus inquiétante que ces découvertes étaient la conséquence d'une visite sommaire. M. ALGA ne disposait, en effet, que d'une lampe portative et d'aucune échelle autre que les échelons d'accès au fond pour examiner les ballasts 2 latéraux d'une dimension d'environ 30 m de longueur, 15 m de hauteur et 9 m de largeur.

Cet inspecteur expérimenté ne pouvait ignorer que ces conditions de visite ne permettaient pas d'évaluer l'état de la plus grande partie de la structure intérieure des ballasts et du forepeak et que, si ce qu'il pouvait voir était soumis à une corrosion manifestement rapide, ce qu'il ne voyait pas pouvait réserver de plus mauvaises surprises encore.

M. ALGA a expliqué (D1016/13) que, quand il a eu terminé sa visite, l'inspecteur de la compagnie (M. AMTRANO pour PANSHIP) lui a dit que le navire allait partir. Il lui a alors répondu qu'il allait faire son rapport au bureau où il avait son ordinateur, ce qu'il a fait dans l'après-midi même, mais que le navire n'avait pas voulu l'attendre et qu'il avait alors visé le certificat de classe.

Il se comprend aisément que le représentant de PANSHIP n'ait pas voulu retarder le départ de l'Erika. En effet, en laissant le temps de la réflexion à M. ALGA, il risquait de voir son navire immobilisé. Or, à la même date, le Luigi S et le Zagarra l'étaient à Bijela et TEVERE SHIPPING non seulement avait des dettes envers la RINA et la HERALD MARITIME (pour les salaires de l'équipage), mais allait devoir régler en février les échéances annuelles des assurances.

La signature précipitée du certificat de classe, sans autre investigation alors que M. ALGA avait fait des constatations particulièrement inquiétantes quant à la structure du navire, dont la résistance pouvait, le cas échéant, être mise en péril une fois en mer, constitue une imprudence caractérisée, ainsi que l'a jugé le tribunal.

M. ALGA avait délégation de pouvoir pour signer les certificats à la suite de ses inspections. Il représentait dans cette activité la SpA RINA. Dès lors, la prolongation du certificat de classe qu'il a accordée imprudemment engage la responsabilité pénale de la SpA RINA.

Si M. ALGA n'avait pas visé le certificat de classe, indispensable à la navigation, l'Erika n'aurait pu prendre la mer et se rendre à Dunkerque pour y être chargé de fuel oil. Il n'y aurait pas eu naufrage et pollution.

Cette faute d'imprudence inexcusable de la SpA RINA est directement à l'origine de ce sinistre, puisque ce navire, dans l'état où il l'a laissé repartir, devait normalement connaître à plus ou moins brève échéance des avaries graves de sa coque, allant jusqu'au naufrage. Il ne pouvait ignorer qu'en commettant cette faute inexcusable, il exposait l'équipage au risque de périr noyé et la cargaison à la probabilité de se répandre en mer et à la polluer durablement.

La faute commise par la seule SpA RINA, alors qu'elle a pour mission de veiller à la conformité des navires qu'elle certifie aux exigences d'une navigation sûre, a eu des conséquences particulièrement graves pour les écosystèmes touchés par la marée noire.

La peine d'amende infligée par le tribunal, qui tient parfaitement compte des ressources de la SpA RINA, apparaît adaptée et justifiée et sera donc confirmée.

## Chapitre 2 : La responsabilité de la société anonyme TOTAL FINA ELF devenue S.A. TOTAL

L'ordonnance de renvoi fait grief à cette compagnie pétrolière, affréteur de l'Erika et exerçant en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche de ce navire, d'avoir été, par l'un au moins de ses représentants, à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française :

- 1) en ayant imposé des contraintes et directives au capitaine au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales notamment au titre de la convention MARPOL par son immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage,
- 2) en s'abstenant de s'enquérir du respect de ces règles notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance dès le 11 décembre de l'ensemble des avaries du navire, dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire,
- 3) en s'abstenant délibérément de faire part de ses constatations aux autorités maritimes, alors qu'elle avait participé à divers exercices anti-pollution aux côtés de ces dernières et notamment durant l'année 1999 et qu'elle était liée par une convention avec le Cèdre,
- 4) et en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre ou en limiter les effets.

En outre, tous les faits compris dans l'ordonnance de renvoi, considérés comme fautifs et à l'origine du naufrage doivent être évoqués, alors même que certains sont rangés dans le paragraphe "complicité de mise en danger".

Toutes les parties se sont d'ailleurs largement expliquées devant la cour, comme elles l'avaient fait devant le tribunal, sur ceux-ci et notamment sur celui que le tribunal a retenu pour caractériser la responsabilité pénale de la S.A. TOTAL, l'acceptation imprudente pour affrètement, par la S.A. TOTAL, de l'Erika.

Devant la cour, les parties devaient d'ailleurs s'expliquer sur les griefs allégués au titre de la mise en danger d'autrui, puisque si la relaxe de ce chef est définitive, par suite de l'appel de M. MATHUR, qui porte sur la prévention de mise en danger d'autrui, la cour doit néanmoins rechercher si les éléments constitutifs de ce délit sont réunis.

Entrent donc également dans le champ de la prévention les fautes commises par l'un au moins des représentants de la société TOTAL, affréteur de l'Erika en novembre 1999, suivantes :

- d'avoir contrevenu à ses propres règles Vetting en acceptant l'Erika, pétrolier en limite d'âge, alors que sa période d'acceptation était caduque,
- signé, malgré la connaissance qu'elle avait des risques inhérents au transport maritime d'hydrocarbures et plus particulièrement au transport du fuel n° 2, le 26 novembre 1999 avec la société offshore SELMONT un contrat d'affrètement au voyage sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission, notamment en terme de sécurité et qu'elle n'avait de ce fait procédé à aucune inspection physique du bâtiment permettant ainsi à l'armateur, uniquement soucieux de rentabilité financière, de percevoir le fret sans contrepartie de mise aux normes de son navire,
- omis de s'assurer des compétences et de la qualité de PANSHIP contrairement à ses propres règles Vetting alors que les manquements répétés de celle-ci ne lui permettaient plus de prétendre à l'appellation de Compagnie exploitante,
- autorisé le navire à appareiller de Dunkerque malgré les très mauvaises conditions météorologiques, sans inspection Vetting, alors que la dernière inspection de TOTAL remontait à plus d'un an, et ce, avec des soutes insuffisantes qu'elle a pourtant vérifiées, en ayant chargé le navire d'une quantité largement supérieure aux exigences du contrat signé avec ENEL, conditions particulièrement risquées qu'elle ne pouvait ignorer, puis de l'avoir laissé naviguer dans les eaux territoriales françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis dans la zone économique française, alors qu'elle connaissait le mauvais état du navire rapporté notamment par sa propre inspection de novembre 1998, les inspections des autres compagnies et le rapport ELIOT effectué à Dunkerque,

La responsabilité pénale de la S.A. TOTAL du chef de pollution suppose au préalable, en application de l'article 8 de la loi de 1983 devenu l'article L 218-18 actuel du Code de l'environnement, que soit établi que cette société exerçait, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.

Le pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire qu'aurait exercé la S.A. TOTAL FINA ELF a été largement contesté par les avocats de cette société qui observent que l'assimilation des affréteurs au voyage ou du Vetteur aux personnes exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire n'est pas prévisible et totalement inédite.

Selon ceux-ci (page 41 des conclusions aux fins de relaxe de la S.A. TOTAL), le pouvoir de direction se caractérise par des "actes positifs de gestion" et l'exercice d'un contrôle et d'une surveillance constante ne suffit pas à le caractériser. Quant au pouvoir de gestion, il s'agit du pouvoir exercé par toute personne ayant l'autorité de vérifier la bonne gestion nautique du navire et d'influencer celle-ci.

N'exerçant ni l'un ni l'autre, l'affréteur, uniquement concerné par les opérations commerciales, ne saurait être visé par l'article 8 de la loi de 1983 et l'inclure dans les personnes concernées par cet article constitue une interprétation imprévisible et donc contraire au droit à un procès équitable institué par l'article 6 de la C.E.D.H.

Cependant M. THOULIN, dans la note qu'il a rédigée sur le Vetting des navires (D314/2), exposait peu avant le naufrage de l'Erika que la mise en place du Vetting tendait à prévenir le risque de pollution par hydrocarbures et que

«[...] même en l'absence de texte, la responsabilité d'un affréteur peut toujours être recherchée sur le terrain délictuel ou quasi-délictuel pour faute ou négligence dans le choix du navire (ainsi, par exemple, dans un domaine analogue, le Président du Club Méditerranée a été mis en examen dans le cadre de l'accident du Cap Skirring au Sénégal pour avoir affrété un avion "sous-normes")».

Il ajoutait : «il y a une tendance générale des juges à mettre en cause la responsabilité des «donneurs d'ordre» en matière de transports. Ceci est particulièrement net dans le domaine terrestre mais aussi dans le secteur maritime, comme l'a montré l'accident de l'«Agios Nikolaos» à Marseille en 1996, dans lequel nous avons dû faire face à une enquête très serrée de l'expert judiciaire».

Il prévoyait ainsi que l'affrètement puisse être poursuivi pénalement pour pollution par les hydrocarbures à raison d'une négligence dans le choix du navire, ce qui implique nécessairement que, celui-ci n'étant ni le capitaine ni l'exploitant, ni même le propriétaire ou l'exploitant (article 6 de la loi), sa responsabilité soit recherchée sur le fondement du troisième alinéa de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 qui pose comme condition l'exercice en droit ou en fait d'un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.

Dès lors le moyen tiré de la prétendue imprévisibilité de l'interprétation donnée à cet alinéa manque de pertinence.

La charte-partie conclue entre la société SELMONT et la société TTC, comprend diverses dispositions dont la suivante :

«28. Le Fréteur s'engage à ce que le capitaine, sauf indication contraire de l'Affrètement :

- (a) informe l'Affrètement par radio, immédiatement après avoir quitté le dernier port d'escale du précédent voyage, ou au plus tard dans les 48 heures suivant l'heure et la date de la présente charte-partie, de l'heure et de la date prévue d'arrivée du navire au premier port de chargement ou, si le secteur de chargement se trouve dans le Golfe arabe, l'heure prévue d'arrivée au large de l'île Quoin ;
- (b) confirme ou modifie cet avis au plus tard 72 heures, et une nouvelle fois au plus tard 24 heures avant l'arrivée prévue du navire au premier port de chargement ou, dans le cas d'un secteur de chargement situé dans le Golfe arabe, au large de l'île Quoin ;
- (c) informe l'Affrètement immédiatement, par radio, après le départ du dernier port de chargement, de l'heure prévue d'arrivée du navire au premier port de déchargement ou dans la zone en mer où le navire a reçu instruction de se rendre pour les ordres télégraphiques, et confirme ou modifie cet avis au plus tard 72 heures, et une nouvelle fois au plus tard 24 heures avant l'arrivée prévue du navire dans ce port ou sur cette zone ;
- (d) signale immédiatement à l'Affrètement par radio toute variation supérieure à six heures par rapport aux heures d'arrivée prévues aux ports de chargement ou de déchargement, à l'île Quoin ou dans la zone en mer ;
- (e) adresse tous les messages radio conformément à la Partie I(K)».

La société TPS, agissant pour TTC., a expressément imposé la modification du formulaire de la charte-partie pour y insérer les dispositions suivantes :

«Le Fréteur devra dans les vingt-quatre (24) heures de l'entrée en vigueur de la présente Charte, transmettre au Service intitulé Total Shipping Risk Assessment Dept., N° de télécopie (33 1) 4135 64 45 :

- (i) Les vingt-quatre (24) points de contact du Fréteur selon le Plan approuvé dit «Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)» en vigueur à bord du navire ; et
- (ii) La présentation et les coordonnées détaillées de la Personne Qualifiée et de l'organisation dite «Oil Spill Removal Organisation (OSRO)» (Organisation pour l'évacuation des déversements d'hydrocarbures) ; et
- (iii) une copie du Certificat dit «Safety Management Certificate» (Certificat de gestion de la sécurité) et le Document de Conformité du Fréteur conformément au Code ISM (au 1<sup>er</sup> juillet 1998)».

Par des dispositions spéciales (dont le point L de la partie I de la charte-partie précise qu'elles sont incorporées dans celle-ci et en font partie et qu'elles prévaudront sur toute autre disposition de la charte-partie) il est encore imposé au fréteur :

«[...] en cas d'incompatibilité entre les ordres du terminal et les instructions de voyage données par l'Affrètement, le Capitaine doit cesser les manoeuvres relatives à la cargaison et prendre immédiatement contact avec l'Affrètement. Les ordres du terminal ne prévaudront en aucun cas sur les instructions de voyage données par l'Affrètement et tout conflit devra être résolu avant la reprise des opérations sur la cargaison. Le navire ne devra pas reprendre les opérations sur la cargaison tant que l'Affrètement n'aura pas donné pour instruction au navire d'y procéder».

«VITESSE : Le Fréteur garantit que le navire réalisera le voyage en charge à une vitesse d'environ 12,5 noeuds, si les conditions atmosphériques et de sécurité de navigation le permettent. Le Fréteur garantit que le navire dispose d'une quantité suffisante de soutes à bord avant de charger la cargaison de l'Affrètement, de manière à permettre la réalisation du voyage à venir».

«Le Capitaine doit suivre le conseil du représentant de l'Affrètement concernant la maximisation des dépassements (en matière de staries)».

Par une lettre distincte de la charte-partie mais qui constitue des instructions pour le voyage que TOTAL DTS a adressé à son courtier PETRIAN Shipbrokers à LONDRES, pour être transmises à SELMONT, il est indiqué ce qui suit :

«Le Capitaine doit se conformer aux instructions spécifiques suivantes concernant la cargaison : le voyage visé au titre de la charte-partie au voyage considéré[...]».

«Exigences relatives à l'heure prévue d'arrivée au port de chargement et à la cargaison : le Capitaine doit informer l'agent du port de chargement / le terminal / Total de l'heure prévue d'arrivée du navire 7 / 5 / 3 / 2 / 1 jour(s) avant l'arrivée ainsi que des exigences relatives à la cargaison. Le Capitaine doit faire part de l'heure prévue d'arrivée à Total / aux agents / aux fournisseurs toutes les 24 heures et informer sans délai de toute variation de l'heure prévue d'arrivée supérieure à 6 heures».

«c. Arrivée port de chargement

A réception des instructions de chargement, le Capitaine doit adresser un télex aux agents au port de chargement prévu[...] Le Capitaine doit informer Total sans délai dès réception de ses instructions spécifiques :

ETA : l'heure prévue d'arrivée pour chaque port de chargement doit être confirmée 72 / 48 / 24 heures avant l'arrivée aux fournisseurs, aux agents et à Total. Tout changement de l'heure prévue d'arrivée supérieure à 6 heures doit être notifié aux parties car (description de la cargaison) : la quantité de cargaison estimée devant être chargée et le plan de chargement prévu, citerne par citerne, en mètres cubes avec pourcentage en volume utilisé.

Dès l'arrivée à chaque port de chargement, le Capitaine doit donner à Total les informations suivantes :

Arr : arrivée du navire

n.o.r. (avis d'arrivée/notice) envoyé.

Etb : heure prévue d'accostage, de commencement du chargement / chargement des soutes ou retard envisagé et justifiable, le cas échéant.

Ets : heure prévue d'appareillage

d. Inspection :

Il est rappelé au Capitaine que des représentants de Total peuvent monter à bord du navire aux ports de chargement / de déchargement afin d'observer les opérations de chargement / de déchargement de la cargaison et d'inspecter les citernes de cargaison du navire et les citernes à combustible et d'autres espaces que ceux réservés à la cargaison. Il est demandé au Capitaine de bien vouloir apporter son aide auxdits représentants et leur permettre d'accéder aux documents du navire s'ils en font la demande.»

«Au moment du départ de chaque port de chargement et pour chaque connaissance émis, le Capitaine doit donner à Total les informations suivantes :

gbl : chiffres des connaissances, bruts, pour chaque lot à 15 degrés centigrades : tonnes métriques, tonnes longues, mètres cubes.

car : description de la cargaison.

con : noms du destinataire.

dat : date du connaissance.

des : destination.

shi : noms de l'expéditeur.

nbl : chiffres des connaissances, nets, pour chaque lot à 15 degrés centigrades : tonnes métriques, tonnes longues, mètres cubes.

shf : chiffres du navire pour chaque lot : en tonnes métriques, tonnes longues, également à 15 degrés centigrades et à l'exclusion de l'eau, des impuretés et des

*résidus retenus.*

*tem* : température de la cargaison au moment du chargement / densité correspondante.

*api* : densité à 15 degrés centigrades / sg à 60 degrés Fahrenheit.

*bln* : nombre de connaissements originaux signés par le Capitaine. Si des connaissements n'ont pas été signés par le Capitaine, indiquer clairement à qui a été donné le pouvoir de signer en son nom (préciser si e.d.p. appliqué, nombre scac le cas échéant).

*blo* : nombre des connaissements originaux à bord, le cas échéant.

*lot* : chiffre du navire et grade de la quantité de la cargaison entrante qui a été effectivement chargée au-dessus des résidus. Si des résidus ont été conservés séparément, l'indiquer clairement dans le message.

*lop* : brève description de chaque lettre de protestation / réponse faite par le navire ou la terre (voir ci-dessus pour des exemples).

*eos* : fin de la phase maritime du transport.

*nor* : avis d'arrivée/notice envoyée.

*ber* : toutes les amarres au poste à quai (identifier le terminal / poste à quai).

*hon* : tuyaux branchés.

*slo* : le chargement a commencé.

*elo* : le chargement est terminé.

*hof* : tuyaux débranchés.

*sld* : le navire a pris la mer/appareillage.

*del* : brève description des retards pris avant accostage et au poste à quai.

*eta* : heure prévue d'arrivée au port de chargement / de déchargement avec tirant d'eau à l'arrivée se rapprochant le plus possible d'un tirant d'eau égal.»

«Le Capitaine donnera à Total les informations suivantes :

*sto* : arrimage effectif de la cargaison (citerne par citerne en mètres cubes avec pourcentage de volume / qualité utilisé(e).

*wat* : contenu d'eau dans chaque grade évalué en opérant des prélèvements dans chaque citerne le lendemain du départ et 72 heures après.

*eta* : heure prévue d'arrivée et tirant d'eau à l'arrivée se rapprochant le plus possible d'un tirant d'eau égal au port de déchargement. L'heure prévue d'arrivée doit être confirmée tous les trois jours et 120/72/48/24 heures avant que le navire n'arrive au(x) ports de déchargement auprès de Total, les agents, les réceptionnaires.

Tout changement de l'heure prévue d'arrivée supérieur à 6 heures doit être notifié à toutes les parties comme indiqué ci-dessus.

*hea* : en cas de chauffage, température de la cargaison dans chaque citerne ainsi que consommation journalière pour le chauffage.»

«Transfert de la cargaison :

A aucun moment durant le voyage, la cargaison ne sera transférée d'une citerne à l'autre du navire sans le consentement exprès de Total. Ce consentement sera demandé par télex spécifiant les quantités de cargaison pour les citernes concernées et les raisons pour lesquelles un transfert de la cargaison est nécessaire. Le consentement de Total ne devra pas être déraisonnablement différé en cas de besoin de rééquilibrage de l'assiette (trim) et de mises sous tension et sera transmis sans délai par télex. Le Capitaine devra alors confirmer que l'opération a été réalisée, toutes les mesures ayant été prises pour éviter une contamination croisée entre grades et les creux étant calculés et justifiés immédiatement avant et après le transfert de la cargaison afin d'être adressés à Total par télex et pour présentation aux réceptionnaires au port de déchargement.

Au cas où le transfert de la cargaison ne peut être évité en raison d'une situation d'urgence impliquant des risques pour l'intégrité structurelle du navire ou la sauvegarde de la vie humaine, le consentement préalable de Total ne sera pas nécessaire. Le Capitaine devra toutefois, dès que possible, informer Total par télex de ces circonstances.»

«k. Informations sur les incidents ou accidents

Les incidents résultant d'une anomalie ou d'une panne de l'équipement du navire (machines, équipement de manutention de la cargaison, etc.) doivent être immédiatement signalés.

Les accidents graves tels que les abordages, échouements, explosions, incendies, pollutions doivent être également signalés à Total de toute urgence à :

Unité d'intervention d'urgence Téléphone (24 heures sur 24) : 33 1 41 35 85 51 avec tous les renseignements nécessaires demandés sur l'incident (date, description, position, conséquences). La confirmation par télex de l'accident doit être adressée à Total.»

«Avertissement : tout ordre venant directement des expéditeurs / destinataires / courtiers / agents / pilotes ou toute autre personne ne doit pas être accepté par le Capitaine avant qu'il ait demandé et obtenu l'accord de Total.»

L'énoncé des dispositions les plus marquantes de la charte-partie et des documents qui l'accompagnent montre que, si TTC est indiqué comme le signataire de la charte-partie au voyage et donc l'affréteur, les dispositions modificatives de cette charte se réfèrent à "TOTAL", que TPS impose à SELMONT d'adresser divers documents, tels que le «Safety Management Certificate» au département dirigé par M. CALONNE, qui travaille pour la direction des services juridiques de la S.A. TOTAL (D2441/2) (à savoir le Total Shipping Risk Assessment), et que c'est le service D.T.S. de la S.A. TOTAL qui a transmis à PETRAN Shipbrokers les "instructions au voyage", y compris le très commenté point "k".

Il en ressort clairement que, sous le couvert de TTC, dont il est établi qu'il s'agit d'une société sans personnel, sans locaux au Panama où elle est immatriculée, sans indépendance décisionnelle ni autonomie juridique ou financière et sans moyen, selon M. THOULIN lui-même, c'est la S.A. TOTAL FINA ELF qui est en réalité l'affréteur.

Au demeurant, dans leurs conclusions communes, les sociétés TOTAL FINA ELF, TTC et TPS soulignent que la société TTC, dans l'incapacité de réaliser les prestations matérielles que la charte-partie implique, dépourvue de personnel propre et d'autonomie de décision ou de réalité économique, n'a pu conclure la charte au voyage de l'Erika que pour le compte de la SA TOTAL. Elles observent que c'est ce qu'a admis le juge d'instruction et le parquet et même le jugement dans certains de ses attendus.

L'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 dispose en son alinéa 4, sur lequel se fonde la prévention :

«Les peines prévues aux deux alinéas précédents sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa».

Cette formulation : «pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire» vise non seulement le pouvoir de contrôle dans la gestion, le pouvoir de contrôle dans la marche du navire, le pouvoir de direction dans la gestion et aussi le pouvoir de contrôle dans la marche du navire et non pas seulement le pouvoir de direction ou de gestion, comme indiqué par les conseils de la S.A. TOTAL.

Certes, comme l'écrit la société T.T.C. dans ses conclusions, en droit maritime, qu'il soit français ou anglo-saxon, l'affréteur au voyage n'a pas la charge de livrer et maintenir le navire en bon état, de s'assurer que la cargaison est transportée soigneusement et convenablement avec la plus grande diligence. Il n'est pas responsable vis à vis du fret des actes, omissions et défaillances du capitaine et autres membres de l'équipage et n'a pas le pouvoir d'imposer les actions à entreprendre en cas d'accident.

Mais force est de constater que, pour ce qui concerne les dispositions de la charte-partie et documents annexes, elles permettent à l'affréteur de vérifier le soin et la diligence avec lesquels la cargaison est transportée, la capacité du navire et de l'équipage à réaliser le voyage envisagé et, plus généralement, donnent à l'affréteur un pouvoir de contrôle dans la marche du navire.

Le contrôle se définit en effet, selon le dictionnaire LITTRÉ, comme la vérification, l'examen ou la censure et, selon le ROBERT, également comme l'examen de l'état ou du fonctionnement de quelque chose.

Contrôler la marche d'un navire, c'est donc vérifier, examiner, censurer sa marche, mais ce n'est pas le diriger. Le contrôleur se différencie totalement de celui qu'il

contrôle et qui, lui, dirige.

Or, dans les dispositions précitées, se retrouvent toutes les notions de vérification, d'examen et de censure.

Ainsi, l'affrèteur s'attribue le droit de monter à bord du pétrolier, d'observer les opérations de chargement et déchargement, d'inspecter les citernes, d'accéder aux documents du navire. Il doit lui être remis le «Safety Management Certificate» (Certificat de gestion de la sécurité) et le Document de Conformité du Fréteur conformément au Code ISM. Il doit être tenu régulièrement au courant de la marche du navire et informé sur les raisons des éventuels retards. Il doit obtenir une quantité d'informations sur les opérations de chargement et déchargement et il a le pouvoir de mettre obstacle aux ordres donnés par des tiers, sans qu'aucune exception ne soit prévue pour le fréteur ou l'armateur.

Il a, de plus, été opportunément relevé que la disposition soumettant l'acceptation par le capitaine des ordres du pilote à l'accord de TOTAL est sans rapport aucun avec le seul contrôle de la cargaison.

Dès lors et en l'espèce, l'affrèteur disposait bien d'un pouvoir de contrôle sur la marche de l'Erika et pas seulement sur sa cargaison comme le soutiennent ses avocats, et la S.A. TOTAL entre donc dans la catégorie des personnes qui peuvent encourir les peines prévues à l'article 8 alinéa 2 de la loi du 5 juillet 1983, dès lors qu'elles ont été à l'origine d'une pollution des eaux territoriales entraînée par un accident de mer causé par une imprudence, une négligence ou une inobservation des lois et règlements ou qu'elles n'ont pas pris les mesures pour l'éviter.

Comme indiqué précédemment, il est constant qu'une pollution de grande ampleur a souillé les eaux territoriales françaises à la suite de l'accident de mer qu'a été le naufrage de l'Erika.

Reste à rechercher si, comme le soutient la prévention, la S.A. TOTAL FINA ELF est à l'origine de cette pollution par son imprudence, sa négligence ou l'inobservation des lois et règlements et, s'agissant d'une personne morale, si cette imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements est le fait d'une personne physique ayant le pouvoir de la représenter.

1) Le premier grief fait par l'ordonnance de renvoi à la S.A. TOTAL FINA ELF est d'avoir imposé des contraintes et directives au capitaine au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales, notamment au titre de la convention MARPOL, par son immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage.

Si les instructions au voyage comportent en effet des dispositions qui, si elles avaient été interprétées conformément au droit français, auraient pu servir de justification à une immixtion de la S.A. TOTAL FINA ELF dans la gestion nautique de l'Erika, il faut cependant constater que la contrariété avec les conventions internationales des directives et contraintes que TOTAL aurait imposées au capitaine n'est pas clairement établie et qu'il ne ressort pas du dossier que ces dernières ont pesé sur le cours des événements qui ont conduit au naufrage.

Pour ce qui concerne les journées des 11 et 12 décembre 1999, l'ordonnance de renvoi (page 128, D4177/131) souligne que la S.A. TOTAL n'est rentrée qu'une seule fois et laconiquement en communication téléphonique avec le commandant MATHUR et ne s'est jamais enquis de la position et de la vitesse de l'Erika.

Dans ces conditions, la faute alléguée ne sera pas retenue à la charge de la S.A. TOTAL FINA ELF.

2) L'ordonnance de renvoi reproche encore à la S.A. TOTAL FINA ELF de s'être abstenue de s'enquérir du respect, par le capitaine de l'Erika, des règles de conduite prévues par les conventions internationales, notamment au regard de la prévention de la pollution, alors que cette société avait un contact direct avec lui et qu'elle avait connaissance, dès le 11 décembre, des avaries du navire, dont les fuites dues aux cassures du pont laissant craindre une pollution en Loire.

Dans le corps de son ordonnance de renvoi, le juge d'instruction explicite ce reproche en relevant :

*«L'absence incompréhensible de toute recherche par Total du sort de sa cargaison, sans jamais avoir demandé au capitaine de lui rendre compte tank par tank de l'état et du contenu des citernes, ce qui aurait fait apparaître la perte de produit à la mer, et ce, en totale contradiction avec les instructions au voyage et les dispositions du plan Sopep.*

*En effet Le plan Sopep fait expressément référence, dans le paragraphe 2.3.4, au «cargo owner» que le propriétaire du navire doit avertir en lui adressant le format 1 de la notification initiale envoyée par le commandant. [...].*

*Il paraît logique de déduire que, dès l'instant où le groupe, informé de l'avarie et directement concerné au travers de la propriété de la cargaison, aurait dû s'interroger et s'enquérir auprès de tiers du fait de savoir si le plan Sopep avait été actionné et demander que les états des cuves lui soient adressés, la personne désignée par le code ISM a en sa possession tous les paramètres techniques du navire lui permettant de calculer notamment les efforts et les effets sur la structures du navire, au regard notamment du choix de Donges ; il est donc capital pour tous ceux qui veulent connaître la situation exacte d'un navire en difficulté de ne pas s'adresser au commandant qui affronte directement les événements, mais à la personne désignée qui maintient un lien constant avec le bord.*

*Il est étonnant de voir qu'aucun des intervenants de Total n'a jamais cherché avant le naufrage à rentrer en contact avec Panship.*

*M. Grandpierre qui connaît parfaitement cette réglementation pour avoir participé à la mise en place des plans Sopep sur les pétroliers de la CNIN et qui reconnaît pourtant (D3632) que la sécurité du navire est du ressort de la compagnie exploitante au titre du code ISM et que son contact en tant que responsable du service Vetting est la compagnie exploitante, justifie (D3632/6) ne pas avoir pris contact avec Panship les 11 et 12 décembre au matin car pour lui la situation n'était pas une situation de gestion de crisef...»*

3) Il est encore reproché à la S.A. TOTAL FINA ELF de s'être délibérément abstenue de faire part de ses constatations aux autorités maritimes, alors qu'elle avait participé à divers exercices anti-pollution aux côtés de ces dernières et notamment durant l'année 1999 et qu'elle était liée par une convention avec le Cèdre.

Selon ce grief, la S.A. TOTAL FINA ELF, liée par une convention avec le Cèdre, aurait dû avertir les autorités maritimes de ses constatations.

L'ordonnance de renvoi expose en effet :

*«Total SA [...] a signé avec le Cèdre une convention révisée le 19 mars 1999 (D2180). L'annexe 1 de cette convention définit différents niveaux de l'aide à l'intervention. Le niveau 1 fait référence à la mise en alerte du Cèdre. Il est spécifié : "pour toute information de la société sur un accident risquant de provoquer ou ayant provoqué une pollution, le Cèdre sur sollicitation téléphonique ou fax, aux numéros d'alerte figurant en annexe 2, met en alerte les moyens nécessaires pour faire face à une demande d'aide ultérieure de la société". M. Calonne affirmait (D2160/7) «nous ne sommes pas en présence d'un accident, le mot pollution n'a pas été utilisé et nous n'avons aucun élément permettant de dire que la situation du navire risque de provoquer une pollution».[...]*

*C'est à Total d'activer la convention passée avec le Cèdre. En effet il ressort de l'article 3 que «la société requiert le Cèdre qui s'y engage par cette convention à l'assister chaque fois qu'elle le demandera soit à l'occasion d'un transport susceptible de générer une pollution soit à l'occasion d'une pollution», le Cèdre n'ayant pas vocation à s'auto-saisir.*

*La convention prévoit outre une mise en alerte de niveau 1, une véritable assistance opérationnelle à distance et sur zone prenant ainsi le relais de la cellule de Management de Crise (CMC) au niveau opérationnel (article 7).*

*Pour M. Marchand qui a jugé la situation suffisamment grave pour venir au devant de Total, il est clair que Total aurait dû le saisir au moins dans le cadre du niveau 1 de mise en alerte.*

*M Thouilin indique ne pas avoir contacté le Cèdre, car il n'avait aucune raison de penser qu'il pouvait y avoir un risque de pollution. De même M Calonne affirme (D2160/7) "nous ne sommes pas en présence d'un accident, le mot pollution n'a pas été utilisé et nous n'avons aucun élément permettant de dire que la situation du navire risque de provoquer une pollution».*

Ces deux griefs seront examinés ensemble, par commodité eu égard à leurs aspects communs.

Selon la convention signée entre le CEDRE et la S.A. TOTAL, cette société, pouvant se trouver confrontée à des problèmes de pollution accidentelle des eaux en raison, notamment, de l'importance de ses activités dans les domaines du transport maritime international de produits pétroliers, souhaitait s'assurer, en cas de besoin, le soutien d'une expertise professionnelle en matière de pollution accidentelle des eaux, y compris sur l'ensemble des conséquences possibles de telles pollutions.

Le CEDRE, association sans but lucratif sous la tutelle du Ministère de l'Environnement, ayant pour mission prioritaire d'assister les autorités françaises en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures ou de produits chimiques dans les eaux marines ou intérieures et disposant pour cela de moyens scientifiques, techniques et opérationnels adaptés lui permettant de conseiller au mieux les responsables de la préparation à la lutte, de l'analyse des impacts, de la lutte et de la gestion des conséquences, a accepté d'apporter son assistance à la S.A. TOTAL chaque fois qu'elle le demanderait.

L'annexe 1 de la convention passée définit plusieurs niveaux d'interventions : Au niveau 1 et pour toute information de la société sur un accident risquant de provoquer ou ayant provoqué une pollution, le Cèdre, sur sollicitation téléphonique ou fax aux numéros d'alerte figurant en annexe 2, met en alerte les moyens nécessaires pour faire face à une demande ultérieure d'aide de la société.

Cette mise en alerte, sauf demande contraire de la société ou passage au niveau 2, sera levée six heures après sa demande, après confirmation de la société.

Au niveau 2, l'activation de l'assistance opérationnelle du Cèdre est faite par l'envoi par la société d'une commande verbale de la société qui devra être confirmée par écrit sous 24 heures, conformément à l'article 12 de la convention.

Le P.C. du Cèdre est activé alors immédiatement et tous les moyens nécessaires sont mis à la disposition de la société pour fournir dans les meilleurs délais les évaluations et les recommandations sollicitées.

Ainsi, dès que la S.A. TOTAL disposait d'une information sur un accident risquant de provoquer une pollution, elle avait la faculté de mettre en alerte le CEDRE.

Cependant, rien ne dit dans cette convention que la S.A. TOTAL en avait l'obligation et l'absence de recours au CEDRE n'impliquait aucune sanction autre que celle pouvant découler du fait de n'avoir pris aucune mesure pour combattre la pollution ou en limiter les effets, même si, en s'abstenant d'y recourir, elle se privait imprudemment d'une assistance essentielle en cas de pollution avérée.

De plus, le reproche fait à la S.A. TOTAL n'est pas d'avoir omis de prévenir le CEDRE, mais les autorités maritimes.

La convention MARPOL, dans un protocole titré "Dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles", impose au capitaine ou toute autre personne ayant charge du navire d'établir un rapport sans retard sur un événement tel que le rejet ou la probabilité de rejet d'hydrocarbures ou de substances nocives transportées en vrac par suite d'une avarie du navire.

Lorsque le navire a été abandonné, mais aussi lorsque le rapport de ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, cette obligation repose sur le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents (dans la version anglaise de la convention «*the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agent shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.*»).

Le texte ne distingue pas selon le type d'affrètement et, par conséquent, l'affréteur au voyage est tenu de la même façon.

Si la convention MARPOL ne dit pas expressément à qui ce rapport doit être adressé, le plan d'urgence à bord contre les pollutions par les hydrocarbures (SOPEP), prévus par la règle 26 de l'annexe I, doit comporter, selon les instructions de l'O.M.I., la liste des destinataires de la "notification initiale".

Le SOPEP prévoit que le commandant doit faire un rapport (la notification initiale) lorsque se produit une fuite d'hydrocarbures résultant d'une avarie au navire ou à ses équipements ou dans l'éventualité d'une fuite d'hydrocarbures pendant le fonctionnement du navire dépassant le taux d'émission autorisé. Ce rapport est encore obligatoire en cas d'avarie affectant la sécurité du navire et il est indiqué à titre d'exemple le cas de transfert de cargaison et de voie d'eau.

Non seulement la notification initiale doit être adressée à l'État côtier, à l'armateur, au conseiller technique par le commandant, mais aussi, par l'armateur, au propriétaire de la cargaison, notamment (point 2.3.4. du plan SOPEP).

Cette notification doit se faire (figure 2.1 du point 2.4) en priorité par écrit transmis par télécopie (par SATCOM) et subsidiairement par communication verbale et télex.

Elle comporte des indications sur le nom du navire, son pavillon, la date et l'heure de l'événement, la position, l'allure, la vitesse, la position par rapport à la terre, la trajectoire prévue, la nature et la quantité de cargaison transportée, une brève description de l'avarie et de la pollution avec estimation de la quantité d'hydrocarbures perdue, des conditions météo (vent, pluie température, houle, visibilité), des précisions sur l'armateur, l'opérateur ou l'agent, le type de navire et ses dimensions, une description brève de l'incident, le besoin d'assistance extérieure, les actions entreprises, le nombre des membres d'équipage et des précisions sur les blessés et l'indication du P&I club du navire.

M. MARTENS, directeur des opérations maritimes de TPS, a eu connaissance par M. GERGAUD, de l'agence POMMÉ, de la présence de cassures sur le pont et du déroulement de l'Erika sur un port de refuge et a pris contact avec M. CALONNE, secrétaire permanent de la cellule de management de crise, qui a alors découvert le message que lui avait adressé le commandant MATHUR à 18 h 34. Dans ce message, qui a été enregistré, le commandant précise sa qualité, donne sa position et la météo, indique qu'il transporte pour TOTAL une cargaison vers Livourne et relate avoir découvert qu'une partie du chargement aurait apparemment fui du réservoir central trois dans le réservoir de ballast deux tribord, occasionnant une gîte importante, qu'il a égalisé la charge, corrigé la gîte, réduit l'allure et modifié son cap avec l'intention de reprendre sa route quand le temps se sera amélioré.

M. MATHUR a également adressé à 19 h 46 à M. FOLLARD, subordonné de M. MARTENS, un télex similaire à celui laissé à M. CALONNE et M. FOLLARD lui a répondu en lui demandant un rapport complet sur les dégâts décrits et ses intentions, puis lui a demandé d'appeler M. MARTENS sur son portable.

Lors de cette conversation téléphonique (D2157/2), M. MARTENS a ainsi appris que la paroi entre la citerne 3 C et le ballast 2 tribord s'était ouverte, provoquant un déplacement de la cargaison et une gîte du navire dont le pont avait une fissure d'au moins un mètre de longueur. En raison du temps, il avait pris la direction de Donges. A sa demande, le commandant MATHUR lui aurait dit, selon lui, qu'il n'y avait pas de pollution. Mais M. GERGAUD (D2601/10) affirme que, lorsqu'il l'a joint, il lui a fait part de pertes d'hydrocarbures à la mer.

La S.A. TOTAL a donc eu connaissance d'une avarie (la gîte, puis la cassure) affectant la sécurité de l'Erika et peut-être même d'une fuite d'hydrocarbures à la mer. Elle aurait donc dû recevoir, conformément au plan SOPEP dont M. MARTENS, ancien capitaine de tankers, n'ignorait pas la teneur, une "notification initiale". Or, aucune notification contenant les précisions prévues au plan SOPEP ne lui a été adressée par le commandant MATHUR, en violation de ce plan.

Certes, en tant qu'affréteur, elle devait, en application de l'article 1<sup>er</sup> 2 du protocole n° 1 de la convention MARPOL se substituer au commandant en cas d'abandon du navire, ou encore de rapport incomplet ou impossible à obtenir. Mais le contact qu'elle avait eu, par le truchement de M. MARTENS, avec M. MATHUR montre qu'elle ne se trouvait pas dans l'un de ces cas et par conséquent, elle n'avait pas l'obligation de se substituer à ce dernier pour avertir, notamment, l'État côtier, même s'il n'aurait pas été inutile qu'elle le fasse.

Il n'y a là aucune imprudence, négligence ou inobservation des règlements.

De plus et à supposer que M. MARTENS, en ne s'enquérant pas auprès de M. MATHUR du respect par lui de la notification à l'État côtier d'une probable fuite d'hydrocarbures à la mer, ait commis une négligence, la cour observe que, directeur des opérations maritimes de T.P.S., il n'était ni l'organe de la société TOTAL ni son représentant, et n'avait, à la connaissance de la cour, aucune délégation pour représenter la S.A. TOTAL auprès des autorités côtières.

4) Il est également reproché à la S.A. TOTAL de n'avoir pris aucune mesure pour combattre ou limiter les effets de la pollution.

En réalité, l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 incrimine le fait de n'avoir pas pris les mesures nécessaires pour éviter l'accident de mer qui a entraîné une pollution, donc une abstention préalable à la pollution et non pas une abstention subséquente.

Le fait de ne prendre aucune mesure pour combattre ou limiter les effets de la pollution n'est pas réprimé par cette loi et ce n'est même pas l'une des conditions de mise en oeuvre du fait justificatif résultant de l'article 11 de l'annexe I de la convention MARPOL.

Dès lors, ce grief sera écarté.

5) Il est reproché aussi à la S.A. TOTAL d'avoir omis de s'assurer des compétences et de la qualité de la société PANSHIP, contrairement à ses propres règles Vetting, alors que les manquements répétés de cette société ne lui permettaient plus de prétendre à l'appellation de Compagnie exploitante.

Cependant, si la note établie par M. THOUJIN, responsable du service juridique de TOTAL, indique dans son paragraphe 3.1.1 que "*l'acceptation ou le refus d'un navire est le résultat d'une analyse complète prenant en compte la qualité du navire lui-même, la qualité de son équipage et, enfin, la qualité de son management*", il ressort des TOTAL'S CRITERIA que la qualité du "Management" du navire est évaluée selon que l'équipage est suffisant, que les officiers sont titulaires des certificats STCW etc..., parlent anglais, que l'équipage emploie un langage commun, et qu'il a les compétences nécessaires pour naviguer sur un pétrolier.

Rien, dans les règles du Vetting, n'impose au service qui en est chargé de s'assurer de la compétence et de la qualité de la "Compagnie" au sens du code ISM.

En supposant même que le service Vetting ait eu l'obligation de veiller à la qualité de la compagnie exploitante, la cour observe que les déficiences de la société PANSHIP se sont révélées à partir de l'immobilisation du Zagarra par les Coast Guard des Eats-Unis, en août 1999 ; qu'elle a été suivie d'une inspection menée par M. ROBBIANO, chef de la section ISM du RINA ; que les déficiences constatées lors de celles-ci ont donné lieu à des propositions de correction par la société PANSHIP qui ont été acceptées par la SpA RINA, et que le D.O.C. de PANSHIP a finalement été validé sur proposition de M. ROBBIANO, le 12 novembre 1999 (D 4034/8).

Le reproche dont il s'agit est donc infondé.

6) La S.A. TOTAL se voit reprocher encore d'avoir autorisé le navire à appareiller de Dunkerque malgré les très mauvaises conditions météorologiques, sans inspection Vetting, alors que la dernière inspection de TOTAL remontait à plus d'un an, et ce, avec des soutes insuffisantes qu'elle a pourtant vérifiées, en ayant chargé le navire d'une quantité largement supérieure aux exigences du contrat signé avec ENEL, conditions particulièrement risquées qu'elle ne pouvait ignorer, puis de l'avoir laissé naviguer dans les eaux territoriales françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis dans la zone économique française, alors qu'elle connaissait le mauvais état du navire rapporté notamment par sa propre inspection de novembre 1998, les inspections des autres compagnies et le rapport ELLIOT effectué à Dunkerque.

Il est ainsi affirmé que :

- 1) les conditions météorologiques étaient très mauvaises,
- 2) la dernière inspection Vetting de TOTAL remontait à plus d'un an et il n'y en avait pas eu d'autre depuis,
- 3) l'Erika avait été chargé d'une quantité largement supérieure aux exigences du contrat signé avec ENEL,
- 4) l'Erika était en très mauvais état,
- 5) le Vetting de novembre 1998 fait par un inspecteur de TOTAL avait révélé ce très mauvais état,
- 6) les inspections d'autres compagnies avaient également conclu au mauvais état de l'Erika,
- 7) le rapport ELLIOT fait état de son mauvais état,
- 8) la S.A. TOTAL avait connaissance de ce mauvais état,
- 9) la S.A. TOTAL a autorisé l'Erika à entreprendre son voyage et à naviguer dans les eaux territoriales et la ZEE française,
- 10) l'Erika avait des soutes insuffisantes,
- 11) la S.A. TOTAL en avait connaissance pour les avoir vérifiées.

Les deux premières affirmations, largement établies par le dossier et non contestées, ne suscitent pas de commentaires.

Quant à la troisième, il convient de souligner que le contrat entre T.I.L. et ENEL a été passé pour une quantité comprise entre 200.000 et 280.000 TM

"à la discrétion du vendeur" et il est vrai que, avant même d'affréter l'Erika, plus de 200.000 TM avaient été livrées à ENEL.

Dans ces conditions, affréter l'Erika consistait donc à affréter un pétrolier pour livrer une quantité complémentaire de FO2 comme le prévoyait le contrat, ce qui n'est pas fautif en soi. Cela le serait si cela avait conduit à une surcharge du navire, mal entretenu et par mauvais temps, ce qui n'est absolument pas démontré, les lignes de franc-bord étant hors de l'eau.

Le mauvais état de l'Erika est avéré, mais seulement pour ce qui concerne la tranche 2, comme l'ont révélé les investigations d'après naufrage.

Quant au Vetting de novembre 1998, il a conclu que l'Erika était affrètable en "spot" même s'il était limité.

Les inspections des autres sociétés pétrolières n'ont jamais formellement conclu à son mauvais état et plusieurs l'ont considéré comme acceptable.

Le rapport ELLIOTT (et non ELLIOT) indique succinctement que les conditions générales du navire sont "*moins que satisfaisantes*" (D404 page 21) mais n'en dit pas plus et son auteur, dont le rapport figure en anglais à la procédure, n'a jamais été entendu.

Si le rapport de M. David ELLIOTT a nécessairement été communiqué à la société T.R.D. (à laquelle la Raffinerie de Flandres est rattachée) qui le lui avait commandé, rien ne permet de dire que cette communication est antérieure au départ de l'Erika de Dunkerque et, de plus, son imprécision ne commandait pas une réaction aussi énergique que celle consistant à empêcher son appareillage.

Les éléments en possession du Vetting, tels que les observations des inspecteurs des autres compagnies pétrolières, n'avaient aucune raison d'être connus de T.R.D. et il semble à la cour que seule TRD avait la proximité décisionnelle nécessaire pour s'opposer au départ de l'Erika.

C'est donc T.R.D. qui aurait éventuellement commis, le cas échéant, une imprudence en laissant l'Erika, navire en état "moins que satisfaisant", prendre la mer par un temps particulièrement difficile.

Quant aux soutes, leur insuffisance est établie si l'Erika ne devait les renouveler qu'au port de destination, mais ne l'est pas s'il devait souter, comme cela a été affirmé, en cours de trajet. De plus, il est établi que, pour sa propulsion, l'Erika pouvait utiliser, bien que cela soit onéreux, le diesel destiné au réchauffage de la cargaison et probablement les hydrocarbures transportés.

En outre, si cette situation des soutes a été suspectée d'avoir eu une influence sur le comportement du commandant au cours des événements, rien ne permet de l'affirmer.

Dans ces conditions, ce dernier reproche n'apparaît pas fondé.

7) Il est reproché enfin à la S.A. TOTAL d'avoir, d'une part, contrevenu à ses propres règles Vetting en acceptant l'Erika, pétrolier en limite d'âge, alors que sa période d'acceptation était caduque et, d'autre part, malgré la connaissance qu'elle avait des risques inhérents au transport maritime d'hydrocarbures et plus particulièrement au transport du fuel n° 2, signé avec la société offshore SELMONT, le 26 novembre 1999, un contrat d'affrètement au voyage sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission, notamment en termes de sécurité, et qu'elle n'avait de ce fait procédé à aucune inspection physique du bâtiment permettant ainsi à l'armateur, uniquement soucieux de rentabilité financière, de percevoir le fret sans contrepartie de mise aux normes de son navire.

Les règles du Vetting de TOTAL ont été instaurées afin de "*s'assurer de la qualité de tous les tankers utilisés*" pour le transport des cargaisons traitées par le groupe (D1286/2 note THOULIN D1283/2 note MADEC).

M. THOULIN explique que si aucune norme internationale n'exige de l'affrèteur de procéder à un "*contrôle technique des navires*", celui-ci trouve ses raisons dans le coût élevé pour l'entreprise d'un accident de mer, les coûts de nettoyage de la pollution et celui des indemnités aux victimes supportés in fine par les compagnies pétrolières, le risque d'une recherche de responsabilité de l'affrèteur pour faute ou négligence dans le choix du navire et le risque de voir la justice chercher à mettre en cause les acteurs solvables du transport maritime.

L'Erika est sorti du chantier de construction en 1975 et il avait donc 24 ans lors de son naufrage.

La note TOTAL FINA INTERTANKO (D396/2) précise que, pour le Vetting, l'âge n'est pas un critère, sauf pour les navires de plus de 50.000 tonneaux et de plus de 25 ans qui ne seront pas même examinés.

Or, pour les pétroliers de plus de 15 ans, l'agrément du Vetting de TOTAL n'était valable que pendant un an, de sorte que la dernière acceptation datant du 24 novembre 1998, il n'était plus agréé à compter du 25 novembre 1999.

La charte-partie au voyage a été datée du 26 novembre 1999. Néanmoins, en application des dispositions spéciales figurant au "L" de la partie I de cette charte, les instructions au voyage adressées le 30 novembre 1999 par TOTAL DTS à Petrian Shipbrokers en faisaient partie intégrante. C'est donc le 30 novembre que cette charte-partie a été «finalisée».

Il est donc établi que l'affrètement de l'Erika est intervenu bien après la date limite de l'agrément.

La société TOTAL observe, pour justifier cette situation, que ce délai n'est qu'indicatif, qu'il s'agit d'une règle qu'elle s'est imposée à elle-même, qu'il lui était loisible d'affréter des navires que le service Vetting n'avait pas inspectés, que c'est au moment de la négociation que son employé s'est informé de la situation de l'Erika au regard du Vetting de TOTAL.

C'est oublier que le Vetting n'a pas été créé pour satisfaire un quelconque caprice, mais bien pour échapper au reproche de négligence que pouvait encourir TOTAL au cas d'affrètement d'un navire sous-norme.

Si ceux qui ont établi la note TOTAL FINA INTERTANKO ont fixé à un an la durée d'une acceptation, c'est bien parce qu'ils considéraient que, pour un pétrolier de 50.000 tonneaux et de plus de quinze ans, la prudence nécessitait que, chaque année, il soit inspecté pour s'assurer qu'il était apte à l'usage auquel le groupe TOTAL le destinait. La cour ne voit aucune autre justification à cette prudence que le risque des graves dégradations que le temps fait courir en une année à un navire déjà ancien.

A l'inverse, s'affranchir de ce délai «prudential» d'un an au plus entre deux inspections Vetting constitue en soi une imprudence.

Sauf négligence dans l'inspection Vetting, si l'Erika en avait fait l'objet fin 1999, il n'aurait pas été accepté.

En effet, l'inspection Vetting ayant pour objet de "*s'assurer de la qualité des tankers utilisés*" par TOTAL, il est logique de considérer qu'une inspection répondant aux exigences de cette mission aurait révélé les faiblesses de l'Erika et son inaptitude à naviguer en Atlantique en période de tempêtes.

L'inspecteur aurait nécessairement tenu compte de ce que, lors de la précédente inspection par M. TRAGIN, l'Erika avait été jugé "à la limite" acceptable, qu'en dehors du pont principal, M. TRAGIN (D2556/3) avait constaté que ses autres ponts étaient rouillés et cela seulement trois mois après les travaux de Bijela et enfin qu'il allait atteindre 25 ans, âge auquel TOTAL n'affrétait plus les pétroliers.

Il aurait relevé que le certificat de classe n'avait été renouvelé à Augusta en novembre 1999 que pour seulement deux mois, ce qui suffisait à suspecter la nécessité de travaux d'entretien.

Comme l'inspecteur de BP, M. William AUSTIN, il aurait constaté que les dalots des deux bords du pont principal étaient fendus et présentaient une corrosion perforante sur bâbord, observation que l'inspecteur a jugé comme étant à haut risque, sans doute parce que, bien que les dalots ne fassent pas partie des éléments qui

concourent à la résistance de la structure, leur corrosion seize mois après les travaux de Bijela laissait deviner de plus graves désordres.

Il importe peu que d'autres services Vetting d'autres sociétés pétrolières aient conclu à la "travaillabilité" de l'Erika. La suite a démontré qu'il était trop corrodé pour être employé tel quel et l'erreur commise par les inspecteurs Vetting d'autres compagnies n'efface en aucune manière la faute d'imprudence commise par TOTAL en affrétant l'Erika dans ces conditions.

En s'affranchissant des règles relatives à la fréquence des inspections Vetting, le signataire de la charte-partie au voyage passée avec la société SELMONT, société qui n'était pas une "coquille vide" mais dont il était clair pour tous que ses représentants n'avaient aucune compétence autre que commerciale (M. THOULIN D 3636 p. 4), a donc commis une imprudence qui a permis que l'Erika navigue les 8, 9, 10 et 11 décembre 1999 par un temps très dur entre Dunkerque et l'Espagne, ce qui a contribué à créer la situation ayant permis le naufrage et la pollution qui s'en est suivie.

Celui qui a commis cette faute, ce n'est pas celui qui a consulté prématurément la base SURF du service Vetting, M. FECHOUX, mais celui qui a conclu la charte-partie au voyage dans de telles conditions.

La charte-partie conclue entre T.T.C. et SELMONT n'a jamais été signée, suivant une coutume du monde maritime qui accorde plus de valeur aux actes d'exécution des conventions qu'à leur signature.

Elle n'en a pas moins été appliquée, ce qui démontre l'accord des volontés, et la force de ses dispositions n'est pas mise en cause.

L'identification de celui qui a conclu le contrat d'affrètement au voyage au nom de T.T.C. ne présente cependant aucune difficulté puisque T.T.C. n'avait aucun personnel propre et que son seul organe était M. THOULIN, son mandataire social. Il a d'ailleurs expressément reconnu que les chartes-parties d'affrètement au voyage étaient toutes soumises à sa signature (D3636/2, D2497/4).

Or M. THOULIN n'était pas seulement dirigeant social de T.T.C. Il était surtout responsable des affaires juridiques et de la sécurité de la direction "trading/shipping" de la S.A. TOTAL et c'est à ce titre, comme il l'a précisé devant le juge d'instruction (D3636/2), qu'il a été amené à exercer un mandat social au sein de T.T.C. et qu'il aurait eu à signer a posteriori la charte-partie au voyage de l'Erika, si celui-ci n'avait pas coulé.

En réalité, c'est en raison de sa qualité de cadre dirigeant du groupe TOTAL, comme il l'a reconnu (D3636/2) et pour le compte de la S.A. TOTAL, comme il l'a encore admis (D2497/4), qu'il signait les chartes-parties au voyage.

La faute qu'il a commise en avalisant, dans des conditions qui n'auraient pas dû le permettre, l'affrètement au voyage de l'Erika au nom de la S.A. TOTAL qu'il représentait dans cette activité, engage donc pénalement la S.A. TOTAL, dès lors qu'il disposait de la compétence, de l'autorité et des moyens que lui conféraient ses hautes fonctions dans l'organigramme de la S.A. TOTAL pour accomplir les diligences normales que requéraient les opérations maritimes de la S.A. TOTAL.

Pour cette raison, le jugement sera donc confirmé en ce qu'il a retenu la responsabilité pénale de la S.A. TOTAL.

Le jugement sera donc confirmé sur la culpabilité.

Quant à la peine, la gravité de la faute de négligence commise par la S.A. TOTAL conduit la cour à confirmer la peine d'amende infligée par le tribunal, qu'elle juge non disproportionnée aux moyens de cette société.

### Chapitre 3 : La responsabilité de la société Total Transport Corporation

La prévention pesant sur T.T.C. est celle d'avoir, étant affrèteur au voyage de l'Erika dans le cadre d'une charte - partie signée avec SELMONT le 26 novembre 1999, exerçant en fait un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française, en ayant, notamment, et par l'un au moins de ses représentants :

- signé le 26 novembre 1999 avec la société offshore SELMONT un contrat d'affrètement au voyage sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission notamment en terme de prévention de la pollution,
- affrété l'Erika, alors que la date d'acceptabilité du navire était expirée,
- sans s'être assurée des compétences et de la qualité de la compagnie exploitante du navire, en l'occurrence PANSHIP, contrairement à ses propres règles Vetting,
- ayant par immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage, imposé des contraintes et des directives au capitaine au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales notamment au titre de la Convention MARPOL,
- sans s'être enquis du respect de ces règles notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine, alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance dès le 11 décembre de l'ensemble des avaries du navire, dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire,
- s'étant abstenu de faire part de ses constatations aux autorités maritimes alors qu'elle avait été avertie par son co-contractant SELMONT des avaries du navire dès la journée du 11 décembre et qu'elle n'ignorait pas l'importance d'une nécessaire concertation entre les différents opérateurs de navire,
- en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre et en limiter les effets.

La responsabilité pénale de la société T.T.C. du chef de pollution nécessite, en application de l'article 8 de la loi de 1983 devenu l'article L 218-18 actuel du Code de l'environnement, l'existence d'un pouvoir de contrôle ou de direction, en droit ou en fait, dans la gestion ou la marche du navire.

Ce pouvoir est contesté par le conseil de la société T.T.C.

Il résulte des précédents développements à propos de la responsabilité pénale de la S.A. TOTAL que le véritable affrèteur de l'Erika était cette dernière société et non pas la société T.T.C. qui n'en était, en réalité, que l'exécutant.

La société T.T.C. qui n'avait aucun effectif, qui n'avait pas de locaux au Panama où elle était immatriculée, qui n'avait, selon M. THOULIN, pas d'indépendance décisionnelle, pas d'autonomie ni juridique ni financière et dont l'objet était uniquement d'individualiser l'activité du groupe TOTAL en matière de transport (D3636/2), n'avait en réalité pas les moyens, par elle-même, d'assurer un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche de l'Erika.

Cela ressort d'ailleurs des dispositions des modifications apportées au contrat type Shellvoy 5 qui ne font pas état de T.T.C. mais de "TOTAL", qui donnent le numéro de téléphone non pas de T.T.C. mais d'une division de la S.A. TOTAL et renvoient sur la S.A. TOTAL les informations que le commandant du navire doit fournir sur la marche de l'Erika.

Faute de ce pouvoir, c'est à bon droit que la tribunal a estimé devoir relaxer la société T.T.C. de la prévention de pollution.

### Chapitre 4 : la responsabilité pénale de la société TOTAL PETROLEUM SERVICES

Il est reproché à T.P.S. en sa qualité de mandataire de T.T.C. et chargée, dans le cadre du service affrètement, de rechercher un navire et de conclure le contrat d'affrètement, puis de faire suivre le navire tout au long du voyage par un opérateur dédié à cette tâche, exerçant de fait un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française, en ayant, notamment, et par l'un au moins de ses représentants :

- signé le 26 novembre 1999 avec la société offshore SELMONT un contrat d'affrètement au voyage, sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission notamment en termes de prévention de la pollution,
- fait affréter l'Erika, alors que la date d'acceptabilité du navire était expirée,
- sans s'être assurée des compétences et de la qualité de la compagnie exploitante du navire, en l'occurrence PANSHIP, contrairement à ses propres règles Vetting,
- en ayant, par immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage, imposé des contraintes au capitaine au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales notamment au titre de la Convention MARPOL,
- sans s'être enquis du respect de ces règles, notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine, alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance dès le 11 décembre de l'ensemble des avaries du navire dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire,
- en s'étant abstenue de faire part de ses constatations aux autorités maritimes alors qu'elle avait été avertie par son co-contractant Selmont des avaries du navire dès la journée du 11 décembre et qu'elle n'ignorait pas l'importance d'une nécessaire concertation entre les différents opérateurs de navire,
- en s'étant abstenue de suivre le navire sur les journées du 11 et 12 décembre, alors que M. FOLLARD, opérateur du navire, recevait chaque jour un télex et

que, de ce fait, les avaries de structures du navire lui ont été connues dès l'après-midi du 11 décembre 1999, ainsi que le refus du port de Saint Nazaire d'accepter le navire en Loire du fait de ses fuites,  
- en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre et en limiter les effets.

S'agissant de la prévention de pollution pesant sur une personne autre que le commandant ou le responsable à bord, la loi du 5 juillet 1983 exige, comme pour les autres prévenus, que cette société ait exercé un pouvoir de contrôle ou de direction, en droit ou en fait, dans la gestion ou la marche du navire.

La société T.P.S. a pour activité la recherche, pour le compte de Total International Limited (TIL), société de négoce, le client pour les produits de raffinage et, en l'espèce, en exécution d'un contrat d'assistance et de prestations de services conclu avec T.T.C. le 1<sup>er</sup> janvier 1997 et par lequel il lui a été confié l'ensemble des aspects opérationnels liés à l'affrètement et au frètement des navires, elle a négocié la charte-partie ShellVoy 5 et suivi l'ensemble des opérations d'affrètement, recherchant un navire auprès du courtier FETRIAN, consultant cette liste pour connaître les disponibilités des navires en fonction de leur position, adressant à FETRIAN les instructions au voyage et suivant toutes les opérations concernant la cargaison.

Parmi ses employés, M. Nicolas FECHOUX était en charge des opérations d'affrètement tandis que M. Toby POLLARD, subordonné de M. MARTENS (D2526/4), procédait au suivi du voyage.

Il ressort de ce qui précède que T.P.S., société chargée de suivre toutes les opérations concernant la cargaison, a bénéficié du pouvoir qu'avait la S.A. TOTAL, véritable affréteur de l'Erika, de contrôler la marche du navire, du fait des diverses dispositions de la charte-partie et des documents annexes qu'elle avait elle-même négociés et qui sont reproduites dans le chapitre consacré à la responsabilité de la S.A. TOTAL.

Le premier reproche qui lui est fait par l'ordonnance de renvoi est d'avoir signé, le 26 novembre 1999, avec la société offshore SELMONT un contrat d'affrètement au voyage, sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission notamment en termes de prévention de la pollution.

Ce n'est pas T.P.S. qui a "signé" la charte-partie avec SELMONT. Elle n'y était même pas partie. Ce reproche n'est donc pas fondé.

Le second reproche est celui d'avoir fait affréter l'Erika, alors que la date d'acceptabilité du navire était expirée, sans s'être assurée des compétences et de la qualité de la compagnie exploitante du navire, en l'occurrence PANSHIP, contrairement à ses propres règles Vetting.

L'expression "fait affréter l'Erika" suppose que T.P.S. a donné mandat à un tiers pour affréter l'Erika. Or ce n'est pas du tout ainsi que les choses se sont passées, T.P.S. ayant été mandatée pour trouver un navire pour une cargaison de T.R.D.

En outre, cette recherche a été faite par M. FECHOUX, employé subalterne de T.P.S. qui n'en était ni l'organe ni le représentant.

Le chef de prévention dont T.P.S. doit répondre ne peut être retenu sur ce fondement.

Le troisième reproche est d'avoir imposé au capitaine des contraintes au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales, notamment au titre de la Convention MARPOL, par immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage.

Cependant, comme pour la S.A. TOTAL FINA ELF, si les instructions au voyage comportent en effet des dispositions qui, si elles avaient été interprétées conformément au droit français, auraient pu servir de justification à une immixtion de T.P.S., par substitution de la S.A. TOTAL, dans la gestion nautique de l'Erika, il n'apparaît pas qu'au cours du dernier voyage de l'Erika, T.P.S. a imposé des contraintes contraires aux règles de conduite prévues par les conventions internationales et que ces contraintes ont pesé sur le cours des événements qui ont conduit au naufrage.

Ce grief ne peut être non plus retenu.

Le quatrième reproche fait à T.P.S. est de ne pas s'être enquis du respect des règles de conduite prévues par les conventions internationales, notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine, alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance, dès le 11 décembre, de l'ensemble des avaries du navire dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire.

M. MARTENS, l'un de ses employés, a eu, le premier, connaissance des difficultés rencontrées par l'Erika. Par la communication téléphonique qu'il est seul à avoir eu avec le commandant MATHUR, vers 20 h 00, il a connu l'existence d'une cassure du pont, alors qu'une citerne de cargaison se trouvait en communication avec un ballast, ce qui pouvait avoir des conséquences en matière de pollution, comme l'a craint le commandant MATHUR, qui durant de longues heures a évité de déballaster le ballast souillé.

Cependant, M. MARTENS était alors le directeur des opérations du département shipping de TOTAL et se trouvait sous l'autorité de M. LAVENIR. Rien ne permet de dire qu'il était l'un des organes ou des représentants de T.P.S. et l'éventuelle faute qu'il aurait pu commettre ne peut être reprochée à cette société.

Le cinquième grief fait à T.P.S. est de s'être abstenue de faire part de ses constatations aux autorités maritimes alors qu'elle avait été avertie par son cocontractant SELMONT des avaries du navire dès la journée du 11 décembre et qu'elle n'ignorait pas l'importance d'une nécessaire concertation entre les différents opérateurs de navire.

De la même façon, c'est M. MARTENS de T.P.S., alerté par M. GERGAUD, et M. CALONNE, de la cellule de crise de TOTAL S.A. et alerté par le précédent, qui ont eu à connaître le 11 décembre des avaries subies par l'Erika. Ni l'un ni l'autre ne représentaient leurs sociétés respectives et ils n'en étaient pas les organes.

Ce reproche ne sera pas plus retenu.

Le sixième grief fait à T.P.S. est celui de s'être abstenue de suivre le navire sur les journées des 11 et 12 décembre, alors que M. POLLARD, opérateur du navire, recevait chaque jour un télex et que, de ce fait, les avaries de structures du navire lui ont été connues dès l'après-midi du 11 décembre 1999, ainsi que le refus du port de Saint Nazaire d'accepter le navire en Loire du fait de ses fuites.

M. POLLARD était placé sous l'autorité de M. MARTENS (D2598/3) qui, à la suite de la communication téléphonique de M. GERGAUD, a tenté d'obtenir tous les renseignements utiles sur la situation de l'Erika. Cependant, rien ne permet d'affirmer que l'un ou l'autre a eu connaissance que le port de Saint Nazaire refusait d'accepter l'Erika, ce qui, au demeurant, n'est pas clairement établi, puisqu'aucune demande officielle d'autorisation d'escale n'a été adressée au port de Saint Nazaire.

Ce grief manque en fait et, de surcroît, aucune des personnes citées ne représentait ou n'était l'organe de T.P.S.

Il est aussi imputé à T.P.S. de n'avoir pris aucune mesure pour combattre la pollution et en limiter les effets.

Mais aucun de ceux qui avaient connaissance des avaries de l'Erika et du risque de pollution, ne représentait T.P.S. ou n'en était l'organe. Ils n'avaient pas plus l'autorité, la compétence et les moyens pour le faire.

En l'absence de faute imputable à T.P.S. au travers de ses organes ou représentants, la cour confirmera la relaxe de cette société prononcée par le tribunal.

#### **Section IV : sur les intérêts civils**

Outre les réclamations des parties civiles relatives à leur préjudice, dont il conviendra d'apprécier en premier lieu la recevabilité et éventuellement le préjudice, en l'absence d'appel du ministère public à l'encontre de MM. DUCCI, CLEMENTE et MATHUR, seuls restent en cause les intérêts civils concernant ces parties, les premiers comme éventuels débiteurs et le dernier comme éventuel créancier.

##### **Sous-section I : responsabilité civile de MM. DUCCI et CLEMENTE**

Certaines parties civiles ayant formé appel à l'encontre des dispositions civiles du jugement par lesquelles elles ont été déboutées de toutes leurs demandes à l'encontre de MM. DUCCI et CLEMENTE, qui ont été définitivement relaxés en l'absence d'appel du parquet à leur égard, et demandant leur condamnation au paiement de dommages et intérêts, la cour doit rechercher si, sur le fondement de la poursuite, MM. DUCCI et CLEMENTE ont commis une faute ouvrant droit à réparation pour ces parties civiles.

##### **Chapitre 1<sup>er</sup> : M. DUCCI**

La prévention dont M. DUCCI a eu à répondre, en sa qualité de gérant de la société AMARSHIP et d'ayant droit économique de la société SELMONT, armateur disposant de l'Erika, est d'avoir été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999 résultant de l'accident de mer provoqué par le capitaine en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française, en :

- signant avec TEVERE SHIPPING, société de MSAVARESE dont il n'ignorait pas la logique exclusivement financière, un contrat d'affrètement à temps sans s'être assuré de la fiabilité et de la solvabilité de ce dernier et surtout sans avoir jamais vérifié physiquement l'état structurel d'un navire âgé de près de 25 ans destiné au transport intensif de fuel lourd, ni les conditions de son entretien et le suivi des inspections du RINA au regard notamment des règles MARPOL, alors



qu'il était garant au regard des tiers de sa bonne navigabilité,

- signant un contrat d'affrètement au voyage avec TTC sachant que SELMONT, coquille vide, ne pouvait pas répondre aux critères de la prévention de la pollution prévus par les règles internationales à l'égard d'un fréteur au voyage, en s'effaçant de ce fait complètement face aux exigences exclusivement commerciales de l'affréteur au voyage,
- s'abstenant d'avertir les autorités de l'Etat côtier, alors qu'il a connu, dès la fin de matinée du 11 décembre 1999, les fuites de fuel à la mer du navire,
- rappelant au capitaine au début des avaries le 11 décembre 1999 les instructions au voyage de TOTAL et non les exigences du plan SOFEP.

Le tribunal, dans son jugement, a fait observer, à bon droit (page 208 du jugement), que tous les faits compris dans l'ordonnance de renvoi, considérés comme fautifs et à l'origine du naufrage devaient être examinés, alors même que certains, rangés sous le titre "les causes du naufrage liées au comportement fautif des personnes," sont ensuite placés sous la rubrique "mise en danger d'autrui". En effet, il était saisi de tous les faits contenus dans l'ordonnance de renvoi ainsi que des circonstances permettant de les caractériser.

De ce fait, toutes les parties se sont largement expliquées, sans soulever la moindre objection devant la cour, sur les griefs d'avoir été à l'origine de cette pollution en :

- réactivant, dans des conditions volontairement opaques, la société offshore SELMONT pour habiller juridiquement les affrètements intensifs d'un pétrolier en limite d'âge,
- faisant appareiller le navire au départ de Dunkerque, naviguer dans les eaux territoriales du 8 au 10 décembre puis à partir du 11 décembre en ZEE, dans des conditions périlleuses (absence de soutes, surcharge, conditions météo exécrables...) alors qu'il ne s'était pas assuré, lors de la prise en charge du navire ni au départ de Dunkerque, de son état de navigabilité ni des compétences de l'équipage.

La première faute serait donc d'avoir signé avec TEVERE SHIPPING, société de M SAVARESE dont il n'ignorait pas la logique exclusivement financière, un contrat d'affrètement à temps sans s'être assuré de la fiabilité et de la solvabilité de ce dernier et surtout sans avoir jamais vérifié physiquement l'état structurel d'un navire âgé de près de 25 ans destiné au transport intensif de fuel lourd, ni les conditions de son entretien et le suivi des inspections du RINA au regard notamment des règles MARPOL alors qu'il était garant au regard des tiers de sa bonne navigabilité.

Si la signature de la charte-partie dont il s'agit est totalement illisible, M DUCCI a admis qu'ayant trouvé l'Erika dont il pensait qu'il correspondait aux besoins de SELMONT, il a conclu verbalement un accord d'affrètement à temps, le contrat écrit ayant suivi (D1807/6).

Il a également admis connaître personnellement M. SAVARESE (D1807/7) et n'ignorait pas que TEVERE SHIPPING "représentait M. SAVARESE à ses yeux" (D2147/5).

S'il connaissait les difficultés financières de M. SAVARESE qui "avait besoin d'argent" (D2330/6) et "peu de ressources" (D3040/6), ce n'est pas pour autant qu'il le savait être animé par une logique exclusivement financière, au demeurant non fautive en elle-même puisqu'il était dans les affaires.

Il n'avait pas de raison de s'assurer de la fiabilité et de la solvabilité de M. SAVARESE, puisque c'était SELMONT le débiteur et non l'inverse, sauf éventuellement pour s'assurer que l'obligation d'entretien du navire pesant sur l'armateur était bien remplie.

M DUCCI a expliqué à plusieurs reprises que l'Erika avait la classification RINA la plus élevée (D2147/5), qu'il avait plus de trois agréments de sociétés pétrolières, qu'il avait vérifié que tous les certificats étaient en ordre (D2330/5), qu'il connaissait M. POLLARA, représentant le gestionnaire technique, pour avoir affrété à temps le Zagarra dont il s'occupait également, et qu'à chaque escale, la société SELMONT avait un agent qui montait à bord du navire pour une visite générale et n'avait jamais constaté d'anomalie.

M DUCCI n'ayant, à la connaissance de la cour, aucune connaissance en matière de structure de navire, n'a commis aucune faute en ne l'inspectant pas lui-même. Il n'avait pas à mettre en doute la qualité du travail du RINA et pouvait, sans être fautif, se borner à vérifier la possession des certificats comme il dit l'avoir fait.

Ce grief n'est pas fondé.

La seconde faute serait d'avoir signé un contrat d'affrètement au voyage avec TTC sachant que Selmont, coquille vide, ne pouvait pas répondre aux critères de la prévention de la pollution prévus par les règles internationales à l'égard d'un fréteur au voyage, en s'effaçant de ce fait complètement face aux exigences exclusivement commerciales de l'affréteur au voyage.

La cour rappelle que, précisément, ce contrat d'affrètement n'a pas été signé. En supposant que ce soit M. DUCCI qui l'ait conclu, ce qui est probable mais non certain, il l'a fait au nom de la société SELMONT qui a affrété l'Erika non seulement pour son dernier voyage à TOTAL mais aussi pour un premier affrètement de Sébastopol à Varna, de Tuapse à Beyrouth et de Sébastopol à Varna, mais aussi à LUKOIL, de Novorossiysk à Augusta, pour REPSOL de Carthage à La Corogne.

Au total, six affrètements ont été consentis par la société SELMONT. Il ne peut être soutenu qu'avec une telle activité SELMONT était une coquille vide, même si ses comptes révèlent que, dans ses premiers mois d'activité, elle a surtout accumulé les créances.

Certes, la charte-partie conclue avec TOTAL indique que la société SELMONT doit veiller au bon état du navire et qu'il satisfait à toutes les réglementations en vigueur dans les ports. Cependant, M. THOULIN, responsable des affaires juridiques et de la sécurité de la section Trading/Shipping a expliqué que, pour TOTAL, «ce qu'il devait vérifier, c'est la qualité du navire utilisé et son aptitude à transporter la cargaison et, dans ce contexte, notre interlocuteur n'est ni le propriétaire ni l'éventuel affréteur à temps (SELMONT) mais l'opérateur du navire, c'est à dire PANSHIP», ajoutant «c'est pourquoi nous n'avons pas eu de contact direct ni avec TEVERE ni avec SELMONT».

Ceci a d'ailleurs été confirmé non seulement par M. POLLARA, mais par M. SAVARESE.

Dans ces conditions, le créancier de l'obligation admettant lui-même que la société SELMONT n'en était pas débitrice mais que c'était PANSHIP qui l'était, la cour ne voit pas quelle faute M. DUCCI, agissant pour le compte de cette dernière, a pu commettre à ce titre.

La troisième faute reprochée à M. DUCCI est de s'être abstenu d'avertir les autorités de l'Etat côtier, alors qu'il a eu connaissance, dès la fin de matinée du 11 décembre 1999, des fuites de fuel à la mer du navire.

M. DUCCI a effectivement déclaré, lors de sa première comparution devant M<sup>te</sup> le juge d'instruction, qu'il avait été prévenu par M. POLLARA, le samedi 11 décembre dans le courant de la matinée, avant le télex journalier, que le navire avait un problème de stabilité, qu'il y avait de la cargaison dans un des ballasts latéraux et de la gîte.

Mais cette déclaration est manifestement fautive. Avant 12 h 40 ou même 13 h 00, ni le commandant MATHUR ni aucun membre de son équipage n'avaient pris conscience de la gîte de l'Erika et la constatation de la présence de FO2 dans le ballast n° 2 tribord est encore plus tardive.

L'Erika connaissait une panne de transmission et ce n'est qu'à 14 h 42 que son commandant parvenait à adresser à PANSHIP le message suivant :

*«Navire en position 46 29 Nord 007 18 W. Gîte importante à tribord. Mer très forte. Peut voir de l'huile se déverser dans la mer provenant de l'avant du manifold. En train d'essayer de corriger la gîte avec ballast. Après vérification, ai trouvé la citerne de ballast tribord pleine de fuel et plusieurs fissures sur le pont principal au dessus du 01 tribord coté.»*

M. POLLARA affirmant n'en avoir eu connaissance qu'à son arrivée au bureau où il s'était rendu après avoir reçu un message du commandant MATHUR transmis par le Fort Georges et dont il n'aurait pas compris totalement la teneur, ce ne serait que plus tard encore que M. DUCCI en aurait eu connaissance.

Selon M. POLLARA, c'est à 15 h 30 qu'il a signalé la gîte à AMARSHIP, broker de SELMONT et c'est après sa conversation avec le commandant MATHUR, à 16 h 10, qu'ayant répercuté les informations recueillies à AMARSHIP, cette société aurait informé son assureur de l'avarie et d'une possible perte de chargement.

C'est en effet à 17 h 50 que M. DUCCI a adressé un fax à PANDITALIA, assureur de SELMONT, dans lequel il est indiqué «Nous avons été informé [...] que le navire sus-indiqué a souffert d'une avarie [...] avec possible perte de chargement [...] ce sont les seules informations dont nous disposons actuellement [...]».

Il en ressort que M. DUCCI ne connaissait qu'une simple éventualité de pollution (de l'eau du ballast 2 T - ce qu'il prétend - ou de la mer). Au regard des dispositions de la convention MARPOL et du plan SOFEP, il n'avait l'obligation d'avertir l'Etat côtier qu'au cas d'abandon du navire, ou encore de rapport incomplet ou impossible à obtenir.

L'Erika n'était pas dans cette situation.

Ici encore, la cour ne retiendra pas ce reproche.

La quatrième faute reprochée à M. DUCCI est d'avoir rappelé au capitaine, au début des avaries le 11 décembre 1999, les instructions au voyage de TOTAL et non les exigences du plan SOFEP.

Plus exactement, il aurait dû rappeler au capitaine les exigences du plan SOFEP plus encore que celles des instructions au voyage.

L'annexe I de la Convention MARPOL 73/78 intitulée «Prévention de la pollution par les hydrocarbures» prévoit en effet que «tout pétrolier d'une jauge brute égale ou

supérieure à 150 tonnes et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes doit avoir à bord un plan d'urgence à bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé par l'Administration».

Comme le dit son nom, le plan est à bord du pétrolier.

M. DUCCI, dont il n'a pas été possible de savoir exactement quelle était sa fonction réelle dans l'administration de la société SELMONT, société immatriculée aux Bahamas, n'avait aucune raison d'être en possession de ce plan. Tout au plus pouvait-il rappeler au commandant MATHUR et au nom de SELMONT d'appliquer les dispositions de la convention MARPOL. Il aurait cependant été étrange que l'affrètement à temps, qui ne disposait pas de la gestion navitaire, au moins partiellement du ressort de PANSHIP, s'autorise à rappeler à un professionnel de la navigation des dispositions qu'il est censé parfaitement connaître.

Ce reproche manque en fait.

Fait donc partie des fautes reprochées à M. DUCCI le fait d'avoir réactivé, dans des conditions volontairement opaques, la société offshore SELMONT pour habiller juridiquement les affrètements intensifs d'un pétrolier en limite d'âge.

A supposer que M. DUCCI ait voulu "habiller juridiquement" les affrètements de l'Erika, la cour n'en perçoit pas les conséquences sur l'accident de mer que ce navire a subi.

S'il avait simplement constitué en Suisse, en France, en Italie ou à Malte une société ayant pour objet d'affréter à temps l'Erika puis de le fréter à des compagnies pétrolières, ce n'est pas pour autant que ce navire n'aurait pas sombré.

Le dernier reproche est celui d'avoir fait appareiller le navire au départ de Dunkerque, naviguer dans les eaux territoriales du 8 au 10 décembre puis à partir du 11 décembre en ZEE, dans des conditions périlleuses (absence de soutes, surcharge, conditions météo exécrables...) alors qu'il ne s'était pas assuré, lors de la prise en charge du navire, ni au départ de Dunkerque, de son état de navigabilité ni des compétences de l'équipage.

La cour note qu'il est fait un reproche similaire à la S.A. TOTAL qui aurait "autorisé le navire à appareiller" de Dunkerque.

Quoi qu'il en soit, rien ne permet d'affirmer, dans le dossier, que M. DUCCI ait fait appareiller ou ait eu à intervenir en quoi que ce soit dans cette manœuvre typiquement réservée au pilote et au commandant MATHUR.

Il est vrai que le navire a appareillé dans des conditions météo exécrables qui se sont, en outre, dégradées sans que le commandant ait pu le prévoir puisque, curieusement, il ne disposait que de prévisions NAVTEX à 24 h que lui fournissait PANSHIP MANAGEMENT ce qui laisse songeur sur le sérieux de cette société (D1027) - rapport d'étape des experts de l'instruction, page 22). Mais un navire en bon état est conçu pour affronter ce type de temps et son appareillage n'avait rien d'imprudent si, comme le pensait M. DUCCI, l'Erika était un bon navire, bénéficiant de la note du RINA la plus haute.

L'absence de soute, cela a déjà été dit, à la supposer établie, ne paraît avoir joué aucun rôle dans l'accident de mer, puisque l'Erika était très loin d'avoir épuisé ses soutes lorsqu'il a décidé de se dérouter vers Donges.

Quant à la prétendue surcharge du navire, si elle avait effectivement existé, elle se serait vue au niveau du tirant d'eau. M. DERLYN, le pilote qui a conduit l'Erika hors du port n'a rien remarqué d'anormal et a précisé que le tirant d'eau au départ de Dunkerque était de 10,5 mètres (D204/2), à un demi-mètre de son tirant d'eau maximum (D1793).

Dans ces conditions, aucune faute ouvrant droit, sur le fondement de la poursuite, à réparation pour les parties civiles appelantes de la mise hors de cause de M. DUCCI ne peut être retenue à sa charge.

## Chapitre 2 : M. CLEMENTE

L'ordonnance de renvoi a fait reproche à M. CLEMENTE d'avoir, en zone économique française les 11 et 12 décembre 1999, en sa qualité de directeur financier de la société AMARSHIP et ayant droit économique de la société SELMONT, armateur disposant de l'Erika :

- signé avec TEVERE SHIPPING, société de M. SAVARESE dont il n'ignorait pas la logique exclusivement financière, un contrat d'affrètement à temps sans s'être assuré de la fiabilité et de la solvabilité de ce dernier et surtout sans avoir jamais vérifié physiquement l'état structurel d'un navire âgé de près de 25 ans destiné au transport intensif de fuel lourd ni les conditions de son entretien et le suivi des inspections du RINA au regard notamment des règles MARPOL alors qu'il était garant au regard des tiers de sa bonne navigabilité,
- signé un contrat d'affrètement au voyage avec TTC sachant que SELMONT, coquille vide, ne pouvait pas répondre aux critères de la prévention de la pollution prévus par les règles internationales à l'égard d'un fréteur au voyage, s'effaçant de ce fait complètement face aux exigences exclusivement commerciales de l'affrètement au voyage,
- omis d'avertir les autorités de l'Etat côtier bien qu'il ait connu, dès la fin de matinée du 11 décembre 1999, les fuites de fuel à la mer du navire,
- rappelé au capitaine, au début des avaries le 11 décembre 1999, les instructions au voyage de TOTAL et pas les exigences du plan SOPEP

De la même façon que pour M. DUCCI, la cour examinera un par un les reproches qui lui sont faits au titre de la mise en danger d'autrui pour déterminer s'ils ouvrent pas droit à réparation pour les parties civiles qui ont fait appel de sa relaxe.

Il lui a été fait reproche à ce titre d'avoir, comme directeur financier de la société AMARSHIP et ayant droit économique de la société SELMONT, armateur disposant de l'Erika :

- réactivé, dans des conditions volontairement opaques, la société offshore SELMONT pour habiller juridiquement les affrètements intensifs d'un pétrolier en limite d'âge,
- fait appareiller le navire au départ de Dunkerque, naviguer dans les eaux territoriales du 8 au 10 décembre puis à partir du 11 décembre en ZEE, dans des conditions périlleuses (absence de soutes, surcharge, conditions météo exécrables...) alors qu'il ne s'était pas assuré lors de la prise en charge du navire, de son état de navigabilité ni des compétences de l'équipage.

Pour ces différents griefs, la cour renvoie aux motifs sur lesquels elle s'est fondée pour considérer que M. DUCCI n'avait pas commis de faute ouvrant droit à réparation pour les parties civiles appelantes, mais elle se doit de faire deux remarques préalables :

M. CLEMENTE a été poursuivi pour son fait personnel et en sa qualité de directeur financier d'AMARSHIP ou "ayant droit économique", notion pour le moins vague et dont le contenu n'est pas précisé, de la société SELMONT, dont M. BUCHELI a indiqué être l'unique administrateur (D2140/3).

Des auditions des différents protagonistes, il ressort que M. CLEMENTE n'a joué aucun rôle les 11 et 12 décembre 1999.

Pour ce qui concerne le premier reproche, il est certain qu'il n'est pas le signataire de la charte-partie avec TEVERE SHIPPING. Il ne peut donc rien lui être reproché à ce titre.

La charte-partie entre SELMONT et TOTAL, il faut encore le rappeler, n'a pas été signée mais elle a néanmoins été conclue, par M. DUCCI semble-t-il. Rien ne permet de penser que M. CLEMENTE a joué un rôle dans la conclusion de ce contrat.

Rien n'indique qu'il a eu connaissance des avaries de l'Erika au cours de la journée du 11 décembre et si on peut le supposer, cette supposition n'est pas une preuve. Il ne peut donc lui être reproché de ne pas avoir averti les autorités côtières.

Ce n'est pas lui qui a adressé, le 11 décembre 1999, les instructions au voyage mais M. DUCCI, qui dit avoir adressé les instructions au voyage alors que M. POLLARA, dans sa note (D 1698/35), indique avoir demandé à M. DUCCI de les lui faxer. Il existe donc un doute sur le destinataire et la raison de cet envoi, mais une certitude : ce n'est pas M. CLEMENTE l'expéditeur. Sa connaissance de l'avarie de l'Erika n'étant, de plus, pas établie de manière certaine, il ne peut lui être reproché de ne pas avoir rappelé au commandant MATHUR les dispositions du plan SOPEP.

Quant à la "réactivation" de la société SELMONT, il se serait borné, selon M. BUCHELI, administrateur unique de cette société, à lui demander de la créer et à apporter la moitié de son capital. Il est certain pour la cour que le mode de création de la société SELMONT n'a eu aucun rôle causal dans le naufrage de l'Erika.

Pour ce qui concerne l'appareillage de Dunkerque de l'Erika, M. CLEMENTE s'occupait, selon M. BUCHELI, de l'administration, la comptabilité et les finances de la société tandis que M. DUCCI s'occupait de la partie opérationnelle.

Manifestement, il n'avait aucun rôle à jouer dans l'appareillage de Dunkerque, ni dans les soutes, le fret et le suivi de la météo.

Il résulte de cet examen que c'est à bon droit que les parties civiles, appelantes de la mise hors de cause de M. DUCCI et CLEMENTE, ont été déboutées de leurs demandes à leur égard sur le fondement de la poursuite.

Il sera exposé plus loin s'il y a lieu à condamnation de MM. DUCC et CLEVENTE sur un autre fondement.

## Sous-section II : M. MATHUR et le délit de mise en danger d'autrui

M. MATHUR a été relaxé mais, s'étant constitué partie civile du chef de mise en danger d'autrui à l'encontre de MM. SAVARESE, POLLARA, de la société RINA, il a obtenu, après partage de responsabilité, condamnation de ces prévenus au paiement de diverses sommes pour le préjudice que lui a causé le délit de mise en danger d'autrui dont ces prévenus se seraient rendus coupables.

Il a interjeté appel, non seulement à l'encontre des personnes précitées, mais aussi à l'égard de la S.A. TOTAL, mais n'a pas conclu contre elle, et a formé appel des dispositions civiles découlant du délit de pollution.

M. MATHUR est sans intérêt à agir pour ce qui concerne son appel en ce qu'il porte sur ce dernier délit, n'invoquant aucun préjudice à ce titre, et doit être considéré comme se désistant de son appel fondé sur la mise en danger d'autrui pour ce qui concerne la société TOTAL.

Il a été soutenu par la défense que les juridictions françaises ne seraient pas compétentes pour connaître du délit de mise en danger d'autrui qui ne se serait pas produit sur le territoire national, alors que Karun MATHUR n'est pas de nationalité française et que les prévenus, dont il demande condamnation sur un plan civil, sont tous étrangers.

Cependant l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel vise pour MM. SAVARESE, POLLARA et la SpA RINA le fait "d'avoir courant 1998 et 1999, notamment sur le territoire français au départ de Dunkerque et dans les eaux territoriales françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE à partir du 11 décembre, par violation manifestement délibérée des obligations particulières de sécurité ou de prudence qui pesaient sur lui en vertu des dispositions des règles 10, 11a et 12 du chapitre I de l'annexe de la convention SOLAS de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974, directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade".

Ainsi, selon cette ordonnance, les faits se seraient bien passés, au moins pour partie, sur le territoire national (Dunkerque) ou les eaux territoriales et, en conséquence, le tribunal correctionnel était bien compétent pour en connaître.

Quant à M. MATHUR, seul des membres de l'équipage à s'être constitué partie civile, sa constitution de partie civile a été déclarée à bon droit recevable sur le fondement du délit de la mise en danger d'autrui.

Le délit de mise en danger d'autrui suppose, comme l'a relevé à bon droit le tribunal, la violation d'une disposition précise édictant une obligation particulière de sécurité ou de prudence et pas simplement celle d'un devoir général de sécurité ou de prudence.

Les règles auxquelles l'ordonnance de renvoi se réfère, pour la connaissance desquels la cour renvoie au jugement déféré page 230, n'édictent pour aucune d'entre elles une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement au sens de l'article 223-1 du Code pénal. Comme le rappelle le jugement, le texte édictant une obligation particulière doit être suffisamment précis pour que soit déterminable sans équivoque la conduite à tenir dans telle ou telle situation et pour que les écarts à ce modèle puissent être aisément identifiés comme hypothèses de mise en danger.

Dans ses conclusions, le commandant MATHUR, s'il estime que "les règles visées à la prévention de la convention SOLAS et du code ISM ont été délibérément violées", ne précise pas en quoi ces règles établissent une obligation particulière déterminant un modèle de conduite circonstancié précisant exactement l'attitude à adopter dans une situation donnée ou encore comportent des prescriptions objectives précises, immédiatement perceptibles et clairement applicables, sans faculté d'appréciation individuelle.

Dès lors, c'est à juste titre que le jugement n'a pas fait droit, sur le fondement du délit de mise en danger d'autrui, à la constitution de partie civile de M. MATHUR.

Dans ses écritures, le conseil du commandant MATHUR demande à titre subsidiaire l'application de l'article 470-1 du Code de procédure pénale, au motif que les fautes de négligence et d'imprudence commises par MM. SAVARESE et POLLARA et par la SpA RINA ont un lien "évident" de causalité avec la survenance du naufrage et les dommages subis par le commandant MATHUR.

L'article 470-1 du Code de procédure pénale dispose :

«Le tribunal saisi, à l'initiative du ministère public ou sur renvoi d'une juridiction d'instruction, de poursuites exercées pour une infraction non intentionnelle au sens des deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 121-3 du Code pénal, et qui prononce une relaxe, demeure compétent, sur la demande de la partie civile ou de son assureur formulée avant la clôture des débats, pour accorder, en application des règles du droit civil, réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite.

Toutefois, lorsqu'il apparaît que des tiers responsables doivent être mis en cause, le tribunal renvoie l'affaire, par une décision non susceptible de recours, devant la juridiction civile compétente qui l'examine d'urgence selon une procédure simplifiée déterminée par décret en Conseil d'Etat».

Le délit de mise en danger d'autrui suppose la violation "manifestement délibérée" et donc intentionnelle d'une obligation particulière de sécurité et de prudence prévue par la loi et le règlement mais n'implique pas pour autant l'intention d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente. Dans ce cas, d'ailleurs, pourrait être envisagée une qualification bien plus sévère par le biais de la tentative.

L'auteur met ainsi involontairement autrui en danger par suite d'une violation intentionnelle d'une obligation particulière pesant sur lui.

Dès lors, ce délit n'étant pas une infraction intentionnelle, l'article 470-1 du Code de procédure pénale trouve ici à s'appliquer.

Le conseil de M. SAVARESE considère qu'il y a nécessité de renvoi, TEVERE SHIPPING et son assureur n'ayant pas été mis en cause.

Les conseils de la SpA RINA observent, pour leur part, à ce propos que le renvoi est de droit lorsqu'il est demandé par la partie civile, alors qu'il ne l'est pas lorsque c'est le prévenu qui le demande.

En effet, le 4<sup>e</sup> alinéa de l'article 464 du Code de procédure pénale dispose : «Après avoir statué sur l'action publique, le tribunal peut, d'office ou à la demande du procureur de la République ou des parties, renvoyer l'affaire à une date ultérieure pour statuer sur l'action civile, même s'il n'ordonne pas de mesure d'instruction, afin de permettre à la partie civile d'apporter les justificatifs de ses demandes. Ce renvoi est de droit lorsqu'il est demandé par les parties civiles [...]».

La cour observe que si, dans l'absolu, la partie civile bénéficie d'un droit dont ne dispose pas le prévenu (manifestement pour empêcher ce dernier d'entraver le cours de la justice s'il y a intérêt), en l'espèce il n'y a aucune iniquité, la partie civile n'en faisant pas usage et la cour pouvant, à la demande de toute partie ou d'office, prononcer le renvoi sur intérêts civils.

En l'espèce, la cour considère qu'il appartenait aux prévenus souhaitant mettre en cause leur civilement responsable d'y procéder par voie de citation devant le tribunal saisi des demandes des parties civiles.

Elle constate qu'elle dispose de tous les éléments d'appréciation pour évaluer le préjudice causé et considère ne pas devoir différer le jugement d'une affaire déjà ancienne, alors que les personnes qui pourraient être condamnées peuvent exercer une action récursoire contre le prétendu civilement responsable et son assureur.

La cour doit rechercher si les faits pour lesquels les prévenus ont été relaxés constituent des fautes et, si elles ont causé un dommage à Karun MATHUR, en apprécier l'ampleur et en assurer la réparation.

Elle n'aura pas à le faire à l'égard de la S.A. TOTAL vis à vis de laquelle Karun MATHUR s'est implicitement désisté de son appel.

Si les faits poursuivis sous la qualification de mise en danger d'autrui ne caractérisent pas cette infraction, il n'en reste pas moins qu'il ressort du dossier que :

- M. SAVARESE a poursuivi une gestion de l'Erika qui privilégiait la rentabilité économique immédiate à la sécurité, en minorant les travaux que son entretien exigeait (à Bijela) ou en s'abstenant d'y procéder (après Augusta). Cette politique, menée conjointement avec M. POLLARA, a conduit au naufrage. La cour renvoie sur ce point aux longs développements qui figurent dans la démonstration de leur culpabilité du chef de pollution.
- la SpA RINA, dont le rôle est précisément de veiller au respect par la Compagnie de ses obligations d'entretien du navire, notamment par des inspections régulières, n'a pas pris la mesure des constatations faites à Augusta par son inspecteur ALGA et a commis une grave imprudence en accordant son visa au certificat de classe, permettant ainsi à MM. SAVARESE et POLLARA de continuer à faire naviguer l'Erika, alors que ce navire présentait suffisamment d'indices démontrant qu'il n'y était plus apte. Cette faute a permis le voyage au cours duquel l'Erika a fait naufrage et est en relation de causalité directe avec ce dernier.

M. MATHUR demande réparation du préjudice qu'il a subi du fait de la campagne ignominieuse dont il a été la victime et qui l'a contraint à renoncer à sa profession après deux ans de chômage, du fait de son incarcération, des fouilles corporelles humiliantes, de son obligation de résider en France dans des conditions particulièrement pénibles et angoissantes.

Il demande aussi réparation du préjudice moral qu'il aurait subi.

Si, dans ses conclusions, il ne mentionne pas le fondement juridique de sa demande, celui-ci est implicite et manifeste, puisqu'il vise les "fautes" des défendeurs, que

l'article 470-1 du Code de procédure pénale précise que le tribunal correctionnel demeure compétent pour accorder réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite et que M MATHUR n'étant pas lié par contrat avec l'un d'eux, il s'agit de fautes quasi-délictuelles de l'article 1382 du Code civil.

Sur le préjudice, la cour relève que la "campagne ignominieuse" dont il a fait l'objet (et dont il impute l'entière responsabilité à la société RINA) n'est pas la conséquence des fautes précédemment énoncées mais d'éventuelles diffamations commises par les médias qui y ont participé.

Les fouilles corporelles ont été opérées par des fonctionnaires de l'administration pénitentiaire ou des militaires de la gendarmerie, dont la responsabilité doit être mise en jeu devant les juridictions administratives s'ils ont agi hors du cadre légal.

Quant à son incarcération, il n'appartient pas à la cour d'accorder indemnisation pour les détentions subies de manière injustifiée mais au premier président de la cour d'appel saisi par requête (R26 et suivants du Code de procédure pénale).

Reste le préjudice moral consécutif à la situation d'extrême danger dans lequel il s'est trouvé pendant de longues heures, il a été amplement mais justement évalué à 50.000 €.

A juste titre, le tribunal a relevé que le commandant MATHUR a commis une faute dans la manière dont il a transmis les informations sur la situation de l'Erika durant la journée du 11 et la matinée du 12 décembre.

La cour considère qu'il en a commis une autre en tardant à changer de route pour permettre une inspection complète du pont du navire et une évaluation des creux des ballasts, alors que le plan SOFEP lui imposait en premier lieu de déterminer les causes de la gîte excessive, ce que la poursuite de sa route lui interdisait.

Il aurait ainsi gagné deux heures pour réaliser la gravité de la situation et se mettre à l'abri dans la rade de Brest, alors bien plus proche que tout autre havre.

Il en a commis une troisième en s'abstenant d'adresser le "format 1" à l'État côtier, comme le lui imposait le plan SOFEP, ce qui aurait permis une intervention plus rapide des secours en mer.

Ces fautes ayant concouru à son propre dommage pour les deux tiers, c'est à juste titre que le tribunal a opéré un partage de responsabilité dans cette même proportion et a condamné MM SAVARESE, POLLARA et la société RINA à lui payer la somme de 16.666,66 €.

Toutefois, le tribunal a prononcé à tort une condamnation solidaire, puisqu'en l'absence de délit de mise en danger commis par MM SAVARESE, POLLARA et la SpA RINA, l'article 480-1 du Code de procédure pénale ne trouve pas à s'appliquer.

Le conseil du commandant MATHUR demande d'ailleurs leur condamnation in solidum et la cour, par application de l'article 1202 du Code de procédure civile y fera droit, les débiteurs étant les coauteurs d'un dommage.

### Sous-section III : Les autres parties civiles

Quant aux autres parties civiles, la cour constate que se sont désistées :

- la commune de la Turballe, appelante s'étant désistée de son appel,
- la commune de Pénestin, appelante, s'étant désistée de son appel,
- de son appel envers tous les prévenus, le conseil général du Morbihan,
- de son appel envers tous les prévenus, l'ANEL, déclarée irrecevable et appelante,
- de son appel envers tous les prévenus, l'AVEL, déclarée irrecevable et appelante,
- la commune du Guilvinec, appelante (désistement d'instance par conclusions du 18-11-2009),
- la commune de Penmarc'h, intimée (désistement d'instance par conclusions du 18-11-2009),
- de son appel envers tous les prévenus, la commune de Pornichet,
- la communauté d'agglomération de Quimper Communauté, intimée (désistement d'instance par conclusions du 18-11-2009),
- le département de Loire-Atlantique (d'instance et d'action par télécopie de M<sup>e</sup> MARCHAND du 23 octobre 2008).

Il convient de leur donner acte de leurs désistements.

Pour M<sup>mes</sup> RICHARD, LEFORT, TREFORT qui ont fait parvenir à la cour, le 5 août 2009, une lettre de désistement, la cour constate que ces parties civiles forment devant elle des demandes et par conséquent reviennent sur leur désistement.

M<sup>e</sup> LUDOT ayant fait connaître à la cour que M LESCOUET, qu'il représentait et qui était appelant, était décédé et que l'instance n'était pas reprise par ses héritiers, il conviendra également de constater qu'il n'est plus en la cause.

Le conseil de la CLCV demande à la cour, dans ses conclusions, de lui donner acte de ce qu'il se désiste de son appel à l'encontre de la S.A. TOTAL. Il faut souligner que si l'Union départementale de la consommation, du logement et du cadre de vie de la Vendée n'est plus en la cause, pour ne pas avoir interjeté appel du jugement constatant son désistement, la CLCV est toujours en la cause.

Les communes de Talmont Saint Hilaire, de Guérande, de La Baule, de Moutiers en Retz, de Friac sur Mer, la SARL l'Huître Fle, l'Association Environnement 56 et le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, le GIE CAMA YEU, toutes parties civiles intimées, n'étaient pas représentées aux audiences de la cour, de même que le Comité Régional des Pêches Maritimes et des Eievages Marins de Bretagne, partie civile, qui lui est appelant.

Il convient en outre de préciser, la SpA RINA demandant à la cour de déclarer l'action de la société FURIC Marée et de M. Chauvin prescrites, que ces parties ne sont plus en la cause.

Étaient présentes ou représentées devant la cour les parties civiles suivantes :

- le conseil général de la Vendée, partie civile et appelant à titre incident,
- la commune de Notre Dame de Monts, intimée,
- la commune de Chateau d'Olonne, intimée,
- la commune de Beauvoir sur Mer, intimée,
- la commune de Bouin, intimée,
- la commune de Nairmoutier, appelante,
- la commune de Sarzeau, intimée,
- la commune de Jard sur Mer, intimée,
- la commune de Hbédic, intimée,
- la commune de Barbatre, intimée,
- la commune de Saint Gildas de Rhuys, intimée, parties civiles représentées par M<sup>e</sup> VARAUT.

Bien qu'appelante, la commune de Nairmoutier demande la confirmation du jugement. Elle n'en est donc plus appelante, comme le laisse à penser l'entête des conclusions de son conseil.

- la commune de Batz sur Mer,
- la commune de La Bernerie en Retz,
- la commune de Mesquer,
- la commune de La Plaine sur Mer,
- la commune de Pornic,
- la commune de Le Poulguen,
- la commune de Préfaïlles,
- la commune de Saint Brévin les Pins,
- la commune de Saint Michel Chef Chef, et la commune de Vendée de Saint Hilaire de Reiz, parties civiles appelantes représentées par M<sup>e</sup> HUGLO-LEPAGE,
- les conseils régionaux de Poitou-Charentes, Pays de la Loire et Bretagne,
- le conseil général du Finistère,
- la communauté d'Agglomération du Pays de Lorient,
- les communes de Saint Nazaire et de Floémeur, toutes parties civiles appelantes représentées par la SELARL LYSIAS
- la commune de l'île de Houat,

- la commune de Quiberon,
- la commune de Plouhinec,
- la commune de Saint Pierre de Quiberon, toutes parties civiles appelantes, représentées par M<sup>ES</sup> DELFLANQUE et DUMONT,
- la Confédération paysanne 44
- partie civile intimée représentée par M<sup>F</sup> LORILLERE,
- la communauté d'agglomération QUIMFER Communauté,
- la commune de QUIMFER, appelante,
- le syndicat de la CONFÉDÉRATION MARITIME, appelante,
- l'agence maritime Alain MALARDE, appelante,
- M Alain MALARDE, appelant,
- M François LELONG, intimé,
- M Xavier LAMBION, intimé
- M Stéphane LEFLOCH, intimé
- M<sup>ME</sup> Marie-France TREPORT, intimée
- M<sup>ME</sup> Géraldine LEPORT, intimée
- M<sup>ME</sup> Michelle RICHARD, intimée
- M<sup>ME</sup> Rozenn LEDORIDOUR, intimé
- parties civiles représentées par M<sup>F</sup> Alain LECLERC,
- la Ligue de Protection des Oiseaux
- partie civile appelante, représentée par M<sup>F</sup> KELIDJIAN,
- la commune du Croisic,
- partie civile appelante, représentée par M<sup>F</sup> TREILLE,
- le Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton, dit "VIGIPOL",
- partie civile appelante, représentée par M<sup>F</sup> BRIAND,
- l'Office Français de la Fondation pour l'Education et l'Environnement en Europe,
- partie civile appelante, représentée par M<sup>F</sup> Alain-Victor MARCHAND,
- l'association Robin des Bois,
- partie civile appelante, représentée par M. Jacky BONNEMAINS, son président,
- l'association FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT,
- l'association "GREENPEACE FRANCE",
- l'association "WWF FRANCE",
- l'association "Les AMS des CHEMINS de RONDE 56",
- l'association "pour la SAUVEGARDE des ANIMAUX SAUVAGES-ASPAS",
- l'association "EAUX et RIVIERES de BRETAGNE",
- parties civiles appelantes, représentées par M<sup>F</sup> Alexandre FARO,
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR QUIMFER",
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR Saint BRIEUC",
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR BREST",
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs de RENNES",
- parties civiles appelantes, représentées par M<sup>F</sup> Dominique CARTRON,
- la SARL Auberge les Ivonnards,
- la SA ROUDIER Yves,
- la SARL ACTA,
- LA SARL LE GRAND ROHU,
- LA SARL EURO COQUILLAGES,
- LA SARL RANDOBALAD,
- M Bernard JANVIER,
- M Guy RIVIER,
- M Jean-Louis CORMIER,
- parties civiles appelantes, représentées par M<sup>F</sup> Emmanuel LUDOT,
- l'association les Amis de la Terre,
- partie civile appelante, représentée par M<sup>F</sup> William BOURDON,
- l'Agent Judiciaire du Trésor, partie civile intimée, représenté par M<sup>F</sup> Bruno CHABERT,
- l'association "Confédération de la consommation, du Logement et du Cadre de Vie" (CLCV),
- partie civile appelante, représentée par M<sup>F</sup> Jérôme FRANCK,
- l'association "Amis des Collectifs Marée Noire",
- partie civile appelante, représentée par M<sup>F</sup> VALENT et M<sup>F</sup> CORBIER.

## Chapitre 1 : Sur la recevabilité

Pour contester la recevabilité de nombre de parties civiles, les prévenus font observer que :

- 1) - les parties civiles ayant transigé et renoncé à toute action, sont sans intérêt à agir,
  - 2) - pour qu'une association puisse agir en justice et interjeter appel, elle doit avoir expressément donné mandat pour ce faire à une personne la représentant, selon les modalités exposées dans ses statuts,
  - 3) - pour qu'une association puisse agir sur le fondement de l'article L 142-2 du Code de l'environnement, elle doit exister lors de la survenance de l'infraction, disposer d'un agrément ou être régulièrement déclarée en préfecture depuis au moins cinq ans à la date des faits et avoir pour objet statutaire la protection des intérêts visés par l'article L 211-1 du même code,
  - 4) - le défaut de pouvoir constitue une irrégularité de fond affectant la validité de l'acte et il n'est pas possible de régulariser en appel,
  - 5) - pour qu'elle puisse agir sur le fondement de l'article L 442-1 du Code de la consommation, une association de consommateurs doit établir l'atteinte à l'intérêt des consommateurs,
  - 6) - ces associations ne peuvent demander réparation que du préjudice qu'elles ont personnellement subi,
  - 7) - quant aux syndicats, ils doivent, pour agir sur le fondement de l'article L 411-2 du Code du travail, être non seulement de véritables syndicats, mais aussi exister à la date des faits, agir en leur nom propre, avoir mandaté leur représentant selon les modalités des statuts,
  - 8) - pour être recevables à agir, les collectivités territoriales doivent être habilitées expressément à se constituer partie civile, par le conseil municipal, conformément à l'article L 2122-22.16 du Code des collectivités territoriales, lorsqu'il s'agit du maire, par le conseil général, conformément à l'article L 3221-10-1 du même code, lorsqu'il s'agit de son président, et par le conseil régional, en application de l'article L 4231-7-1 dudit code, lorsqu'il s'agit de son président.
  - 9) - pour interjeter appel, le représentant de la collectivité territoriale doit y être autorisé par une habilitation spécifique,
  - 10) - ces habilitations doivent être renouvelées à chaque renouvellement de mandat électoral,
  - 11) - aux termes de la convention CLC, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire sur une autre base que ladite convention et, qu'elle soit fondée ou non sur elle, contre les préposés ou mandataires du propriétaire, les membres de l'équipage, le pilote ou toute personne qui s'acquitte de services pour le navire, sauf lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou témérement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement,
- selon M. SAVARESE, la société TEVERE SHIPPING étant le propriétaire du navire, il doit bénéficier des dispositions de la CLC,
  - pour M. POLLARA, le FIPOL ne pouvant intervenir devant les juridictions pénales alors que chaque Etat est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le fond puisse se porter partie civile intervenante, il en découle que les juridictions pénales françaises sont incompétentes pour statuer sur les demandes d'indemnisation des victimes,

- dès lors que la société PANSHP bénéficie en tant que société s'acquittant de services pour le navire, de la canalisation de responsabilité instituée par la CLC, M POLLARA doit également en bénéficier,
- pour la SpA RINA, le contrat qui la lie à l'armateur est un contrat de prestation de service ce qui doit conduire à reconnaître qu'elle s'acquitte de services pour le navire ce qui doit la faire bénéficier de la canalisation de responsabilité édictée par la CLC,
- pour la société TOTAL, elle avait la qualité d'affrètement en la circonstance, ce qui doit lui faire bénéficier de la canalisation de responsabilité découlant de la CLC,

- 12) - pour les personnes physiques et morales, elles doivent, aux termes des articles 2 et 3 du Code de procédure pénale, avoir personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction,
- 13) - les parties civiles ne peuvent former de demandes nouvelles en cause d'appel, hormis pour le préjudice souffert depuis le jugement,

La COUR observe sur ces différents points que :

1) Selon l'article 2044 du Code civil, «la transaction est un contrat par lequel les parties terminent une contestation née ou préviennent une contestation à naître».

Elles sont l'une comme l'autre irrecevables, après transaction, à maintenir leur contestation.

Dès lors que TOTAL et ses filiales ont obtenu de parties civiles, par transaction, qu'elles se désistent de toute action contre elles, elles ne peuvent, de leur côté, maintenir leur contestation de droits sur lesquels elles ont transigé. Par contre, les tiers, étrangers à la transaction, le peuvent.

L'article 2051 du Code civil dispose que *«la transaction faite par l'un des intéressés ne lie point les autres intéressés et ne peut être opposée par eux»*. Cependant, si l'effet relatif des contrats interdit aux tiers de se prévaloir de l'autorité d'une transaction à laquelle ils ne sont pas intervenus, ces mêmes tiers peuvent néanmoins, aux termes d'une jurisprudence bien établie, invoquer la renonciation à un droit que renferme cette transaction.

Dès lors qu'un tiers à la transaction mettant fin à une contestation forme appel de la décision tranchant celle-ci et à la suite de laquelle elle est intervenue, celle-ci est remise en cause mais seulement vis à vis du tiers, qui peut donc invoquer la renonciation à un droit contenu dans la transaction.

La partie civile qui a transigé avec l'un des prévenus peut se voir opposer la renonciation aux droits visés par la transaction, mais elle conserve le droit que lui reconnaît l'article 6 de la CEDH de se défendre de l'appel formé par les autres prévenus lui contestant les droits qui ont fait l'objet de la renonciation. Elle reste donc intimée.

2) La personne physique qui, agissant au nom d'une personne morale, se constitue partie civile doit y être régulièrement habilitée au moment où elle le fait. S'il s'agit d'une association, elle doit avoir reçu préalablement mandat exprès, selon les modalités exposées dans ses statuts.

La règle du double degré de juridiction s'oppose à ce qu'une constitution de partie civile qui était irrecevable en première instance soit régularisée en cause d'appel. Elle n'interdit cependant pas de produire en cause d'appel les documents justifiant de l'habilitation préalable de son auteur.

3) La personnalité juridique est l'aptitude à être titulaire de droit. Tant qu'une personne physique ou morale n'a pas acquis la personnalité juridique, elle ne peut acquérir de droits. Aucune personne morale ne peut donc revendiquer un droit à indemnisation né antérieurement à sa création.

Pour les associations, la personnalité juridique s'acquiert par la parution au journal officiel de la déclaration de création de l'association qui a été déposée à la préfecture ou à la sous-préfecture. Pour les syndicats, ils doivent avoir procédé au dépôt de leurs statuts à la mairie et cela suffit à leur octroyer la personnalité juridique. Mais il appartient aux juridictions de vérifier qu'il s'agit bien d'un syndicat et non d'une association.

Les associations ne sont pas recevables à défendre en justice l'intérêt altruiste qui constitue leur objet social en l'absence d'une habilitation législative, qui découle en matière de protection de l'environnement de l'article L 142-2 du Code de l'environnement et, en matière de protection du consommateur, de l'article L 421-1 du Code de la consommation.

4) L'article L 142-2 du Code de l'environnement applicable aux associations de défense de l'environnement, disposait et dispose :

*«Les associations agréées mentionnées à l'article L. 141-2 [du Code de l'environnement] peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, à l'urbanisme, ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, [ajout par la loi du 13 juin 2006 : "la sûreté nucléaire et la radioprotection"], ainsi qu'aux textes pris pour leur application.*

*Ce droit est également reconnu, sous les mêmes conditions, aux associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à la date des faits et qui se proposent, par leurs statuts, la sauvegarde de tout ou partie des intérêts visés à l'article L. 211-1, en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions relatives à l'eau, ou des intérêts visés à l'article L. 511-1, en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions relatives aux installations classées».*

Les associations ne peuvent être agréées que lorsqu'elles sont régulièrement déclarées. Leur agrément justifie dès lors de leur existence juridique.

5 et 6) Quant aux associations de consommateurs, elles peuvent, aux termes de l'article L 421-1 du Code de la consommation, *«exercer devant toutes les juridictions l'action civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs»* à la condition d'avoir été agréées par le préfet du département dans lequel l'association a son siège. Elles doivent avoir une existence juridique au moment de la commission de l'infraction et avoir obtenu leur agrément au moment où elles se constituent parties civiles.

7) A la condition de répondre à la définition du syndicat professionnel, à savoir un groupement constitué pour la défense d'intérêts professionnels entre des personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou des métiers connexes concourant à l'établissement de produits déterminés, celui-ci, en application de l'article L. 411-1 du Code du travail, devenu L 2131-1 du nouveau Code du travail, peut exercer *«tous les droits reconnus à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent»*.

Son action ne sera toutefois recevable que si son préjudice est distinct aussi bien de l'intérêt privé de la victime que des intérêts généraux de la société. Il n'est, de même, pas habilité à poursuivre la réparation du dommage causé aux intérêts généraux de la société par une infraction, cette réparation étant assurée par l'exercice même de l'action publique.

Lorsque, malgré son intitulé, un groupement ne peut revendiquer la qualité de syndicat et n'est donc qu'une association, celle-ci ne peut se constituer partie civile en l'absence de préjudice personnel et direct.

8 et 9) aux termes de l'article L 2122-22 du Code des collectivités territoriales (ancien article L 122-20 du Code des communes), le maire peut, par délégation du conseil municipal, être chargé, en tout ou partie, et pour la durée de son mandat d'intenter au nom de la commune les actions en justice ou de défendre la commune dans les actions intentées contre elle, *«dans les cas définis par le conseil municipal»*.

De même, l'article L 3221-10-1 relatif aux pouvoirs du président du conseil général donne à ce dernier celui d'intenter les actions au nom du département en vertu de la décision du conseil général et, sur l'avis conforme de la commission permanente, le pouvoir de défendre à toute action intentée contre le département. Il peut, par délégation du conseil général, être chargé pour la durée de son mandat d'intenter au nom du département les actions en justice ou de défendre le département dans les actions intentées contre lui, dans les cas définis par le conseil général.

Quant au président du conseil régional, il peut, par délégation de ce dernier, être chargé pour la durée de son mandat d'intenter au nom de la région les actions en justice ou de défendre la région dans les actions intentées contre elle, dans les cas définis par le conseil régional.

Pour ce qui concerne les établissements publics de coopération intercommunale, pour agir en justice, son président peut recevoir délégation de l'organe délibérant (Article L 5211-10 du Code général des collectivités territoriales).

Il ressort de ces articles qu'il faut que le maire ou le président soit habilité au moment où il se constitue partie civile.

10) Le défaut de pouvoir du maire ou du président d'une collectivité territoriale pour se constituer partie civile ne peut faire l'objet d'une régularisation (voir not. Crim 14-05-03). En effet, la recevabilité de la constitution de partie civile s'apprécie au moment où elle intervient. Si cette constitution de partie civile est recevable à cette date, sa validité ne saurait être remise en cause par suite de la survenance de nouvelles élections, pas plus qu'elle ne l'est à la suite du décès de celui qui avait reçu délégation pour ce faire.

De plus, l'autorisation d'être en justice, pour une action déterminée, impliquant le pouvoir d'exercer des voies de recours ouvertes dans cette action, il n'y a pas lieu d'exiger une nouvelle habilitation du maire pour interjeter appel (voir Crim 22 janv. 90 & 7 fev. 2006).

1) Sur les transactions :

Dans ses conclusions sur les intérêts civils, la société TOTAL, observant que le préjudice subi par diverses parties civiles aurait été déjà indemnisé, soit en application du Plan POLMAR, soit par le FIPOL, soit encore par la Mission Littoral Atlantique, soutient (page 102) que ces parties seraient dépourvues d'un intérêt à agir.

La SpA RINA soutient de la même façon que du fait des transactions intervenues entre la SA TOTAL et nombre de parties civiles, celles-ci ayant vu leur préjudice entièrement réparé, ne sauraient maintenir une quelconque demande devant la cour.

A cela, les parties civiles répliquent que, aux termes de l'article 2051 du Code civil, *«la transaction faite par l'un des intéressés ne lie point les autres intéressés et ne peut être opposée par eux»*.

Toutefois, si l'effet relatif des contrats interdit aux tiers de se prévaloir de l'autorité d'une transaction à laquelle ils ne sont pas intervenus, ces mêmes tiers peuvent, aux termes d'une jurisprudence fermement établie (soc. 14 mai 2008, civ. 1<sup>ère</sup> 25 fév. 2003), invoquer la renonciation à un droit contenu dans une transaction à laquelle ils sont étrangers. En outre, un codébiteur solidaire peut invoquer la transaction intervenue entre le créancier commun et l'un de ses coobligés, dès lors qu'il en résulte pour ce dernier un avantage dont il peut lui-même bénéficier (com 28 mars 2006).

Il y a eu, en l'espèce, deux séries de transactions, les unes avec le FIPOL, les autres avec la S.A. TOTAL. Il convient d'en examiner la portée réelle.

A) Les quittances signées avec le FIPOL :

Dans ses conclusions sur les intérêts civils, la société TOTAL, observant que le préjudice subi par diverses parties civiles aurait été déjà indemnisé, soit en application du Plan POLMAR, soit par le FIPOL, soit encore par la Mission Littoral Atlantique, soutient (page 102) que «*sauf à démontrer à la cour que les préjudices dont elles demandent réparation n'ont pas été d'ores et déjà indemnisés, ce qui n'a pas été établi par la communication d'éléments justificatifs, ces parties civiles ne peuvent donc plus être considérées comme ayant un intérêt à agir*».

Reconnaissant ainsi l'existence d'un préjudice ouvrant droit à réparation et par conséquent d'une dette, elle soutient, selon ce raisonnement, en être libérée. Cependant, conformément à l'article 1315 du Code civil, c'est à celui qui se prétend libéré d'une obligation d'en justifier le paiement et non l'inverse.

En réalité la société TOTAL, en tenant ce raisonnement, tend à exiger des parties civiles une preuve négative, inversant ainsi la charge de la preuve, alors qu'il lui appartenait, le cas échéant, de demander aux organismes qu'elle cite le détail des versements opérés, au besoin par voie de référé.

La société TOTAL fait ainsi état des parties civiles suivantes :

Conseil régional de Bretagne, conseil général du Finistère, conseil général de Vendée, conseil général du Morbihan, communauté d'agglomération du pays de Lorient, commune de l'Île d'Hoat, commune de Penestin, commune de Poëmeur, commune de Plouhinec, commune de Quiberon, commune de Saint-Pierre de Quiberon, commune de Batz-sur-Mer, commune du Croisic, commune de Mesquer, commune de Pornic, commune du Pouliguen, commune de Pornichet, commune de Saint-Brévin-les-Pins, commune de Saint-Nazaire, commune de la Turballe, commune de Noirmoutier, commune de la Plaine sur Mer, communes de Saint-Hilaire du Riez, de Saint Michel Chef Chef, de Préfailles, de la Bernerie en Retz, Batz Sur Mer et de Pornic et MM Jean-Louis Cormier, Bernard Janvier, Guy Rivier, la SARL Acita, la SA Roudier et la SARL Randobalad.

Elle soutient que la preuve de leur indemnisation ressort du «rapport annuel», sans citer l'année, du FIPOL concernant le naufrage de l'Erika, ainsi que d'un comparatif des divers règlements effectués par le FIPOL dans le cadre des conventions de 1992, qui ont été communiquées par le conseil de M FOLLARA sous bordereau du 29 octobre 2009, et que toutes ces parties civiles ont conclu des transactions avec le FIPOL par lesquelles elles reconnaissent être remplies de l'intégralité de leurs droits et renoncent expressément à toutes instances qui l'auraient pour objet à l'encontre de quelque partie que ce soit.

Cependant ni le rapport annuel cité, ni le comparatif n'établissent que ces parties civiles ont conclu une transaction d'une telle portée.

De nombreuses parties civiles ont produit les documents qu'elles ont signé avec le FIPOL.

Ces transactions ont été établies sur un modèle commun comportant, notamment, la phrase suivante :

*«cette somme a été reçue en paiement amiable pour solde de tous comptes de la demande formulée par [la commune] pour l'indemnisation des dommages par lui subis à la suite du sinistre de l'Erika, survenu le 12 décembre 1999, à l'encontre de la société TEVERE SHIPPING CO Ltd, propriétaire immatriculé de l'Erika, de la STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING Association (Bermuda) Ltd, [...] et/ou du FIPOL. Le demandeur déclare être rempli de l'intégralité de ses droits à son sujet et renoncer expressément à cette demande et à toutes instances et actions qui l'auraient pour objet à l'encontre de quelque partie que ce soit et notamment TEVERE SHIPPING, de la STEAMSHIP MUTUAL et du FIPOL».*

Cependant chacune d'entre elles comporte, dans un paragraphe "description de la demande", la mention "type de dommages", qui varie et peut être, selon le cas, "opérations de nettoyage" ou "perte de recettes sur taxe de séjour" ou encore "réfection de la voirie endommagée", ce qui autorise à considérer que la transaction ne portait que sur ce type de dépense et n'a réglé que le différend qui s'y trouve compris (article 2049 du Code civil).

Cette interprétation est confirmée par l'observation que parfois lesdites parties civiles ont signé plusieurs transactions, ce qui serait absurde si, par une seule d'entre elles, celles-ci avaient renoncé à toute indemnisation complémentaire.

Ainsi, la commune de Batz sur Mer en a signé quatre, les 11 mars 2002, 10 décembre 2003, 29 janvier 2004 et 13 septembre 2006. La première (78.987,48 € pour opérations de nettoyage) la seconde : 20.672,54 € pour perte de recettes sur taxes, la troisième : 4.200,53 € pour réfection de la voirie et la dernière de 12.989,40 € pour "opérations de nettoyage".

La commune de Pornic a, sur un formulaire identique à celui précité, signé deux quittances, l'une pour les opérations de nettoyage (pour 33.079,73 €) et l'autre pour la détérioration des chemins ruraux (134.776,56 €).

La commune du Pouliguen est parvenue à en signer cinq, deux le 15 octobre 2003 respectivement de 89.287,95 € pour perte de chiffre d'affaire du camping municipal et 10.994,01 € pour perte de recettes sur taxes de séjour, deux le 19 avril 2005, l'une de 1.623.931,69 € pour opérations de nettoyage, l'autre de 5.903,68 € pour "frais de constitution de dossiers en double exemplaires".

La commune de Friac sur Mer en a signé deux pour "opération de nettoyage", l'une, du 29 février 2004, en contrepartie de 188.031,96 € et l'autre, du 9 mars 2004, de 17.149,77 €.

La commune de Préfaille en a signé trois, l'une, du 7 janvier 2003, pour la réfection des chemins (14.963,29 €) la seconde, du 16 septembre 2003, pour la perte de recettes sur taxes diverses (3.718,54 €) la dernière, du 3 juin 2004, pour les opérations de nettoyage (82.944,61 €).

La commune de les Moutiers en Retz en ont signé trois : le 26 janvier 2004 pour pertes de recettes surtaxes de séjour (9.586,45 €), le 4 février 2004, pour 180.518,58 €, en raison de la dégradation des dunes et de la voirie et le 3 juin 2004 (101.064,98 €) pour opérations de nettoyage et divers, quittance qui est en outre intitulée "quittance relative au paiement d'une provision sur une demande en cours d'évaluation".

La commune de la Plaine sur Mer en a signé deux, les 15 octobre 2003 et 15 mars 2004, respectivement de 28.088,27 € et 93.877,03 €, pour "perte de recettes" la première et "opérations de nettoyage" la seconde.

La commune de Saint Michel Chef Chef en a signé trois, le 18 septembre 2003, le 25 janvier 2004 et le 30 janvier 2004 (la première de 7.057,02 € pour pertes de recettes", la seconde de 5.677,85 € pour dégradation de la voirie et la dernière de 144.599,09 pour dégradation de la voirie).

La commune de Saint Brévin les Pins paraît s'être limitée à une, du 15 octobre 2004, pour "opérations de nettoyage" (67.757,45 €), comme la commune de Mesquer qui a signé une quittance "pour perte de recettes sur taxes de séjour".

La commune de la Bernerie en Retz en a signé trois, le 15 septembre 2003 et le 19 avril 2005 (4.694,82 € pour perte de recettes, 18.841,52 € pour «réfection voirie» et 4.014,59 € pour «complément dossier réfection voirie»).

La commune de La Baule comme celle de Saint Hilaire de Riez en ont signé une chacune, la première pour opérations de nettoyage, de 169.426,80 € le 8 janvier 2002 et l'autre, également pour opérations de nettoyage, de 26.406,33 francs le 27 février 2001.

M Bernard JANVIER (et non «Guy» JANVIER comme indiqué par erreur dans les conclusions de son conseil) a également signé une transaction avec le FIPOL, le 17 octobre 2005, pour 14.000 €, mais cette transaction ne concerne que la perte de chiffre d'affaire de la pharmacie et non les autres préjudices éventuellement dus.

La multiplicité pour certaines communes et la mention portée en vis à vis de la ligne "nature du dommage" d'indications précises et variables montre clairement que ces quittances n'avaient pas vocation à régler la totalité du préjudice de quelque nature qu'il soit.

Si elles emportent chacune renonciation à un droit, celui-ci est précisément limité et toutes les parties signataires de ces quittances sont recevables à demander aux prévenus paiement d'une indemnité compensant les préjudices qui n'y sont pas compris.

Il faut aussi relever que certaines de ces quittances sont «provisoires» ou encore concernent un «paiement partiel», ce qui est incompatible avec les caractéristiques d'une véritable transaction, qui est censée terminer une contestation.

C'est le cas de celle qu'a signé M Jean-Louis CORMIER, qui s'intitule : "quittance relative à un paiement partiel sur une demande pour laquelle est intervenue une évaluation finale" et qui, compensant la perte de chiffre d'affaire d'une vedette à passagers, a été signée, le 27 août 2001, pour 356.000 francs.

Le cas de la SARL RANDOBALAD paraît différent, car elle a signé, le 6 décembre 2004, une transaction totalement différente des précédentes. En effet, en contre partie de 30.000 € versés par le FIPOL, elle reconnaît que «cette somme couvre en principal, intérêts, frais et dépens tous les chefs de préjudices qu'elle a invoqués ou serait susceptible d'invoquer» et s'engage à se déclarer entièrement remplie de tous ses droits, cette transaction ne comportant aucune autre indication qui puisse

laisser penser qu'elle a entendu limiter ce sur quoi elle transigeait.

La cour en tire la conséquence qu'elle porte sur l'ensemble de ses droits et comporte renonciation au droit de demander réparation d'autres chefs de préjudice, ce que les tiers à la transaction peuvent invoquer.

La société RANDOBALAD est donc dépourvue d'intérêt à agir et à se constituer partie civile, puisque remplie de ses droits avant même de le faire.

B) les quittances signées avec la S.A. TOTAL :

Les conseils de la S.A. TOTAL ont produit aux débats 38 quittances.

Par ces quittances, signées par cette société et le représentant habilité de la Confédération du Logement, de la Consommation et du Cadre de Vie (CLCV) par le maire de La Turballe (qui s'est désisté de son appel), celui de Pénestin (qui n'est pas représenté en appel), de Pornichet (qui s'est désisté de son appel), du Guilvinec (qui s'est désisté de l'instance), par le président du conseil général de Loire-Atlantique (qui n'est plus en la cause) et du conseil général du Morbihan (qui s'est désisté de son appel) ainsi que par le président de Quimper Communauté (qui s'est désisté de l'instance) et qui sont toutes sur le même modèle, les parties civiles précitées déclarent «*accepter ce versement à titre transactionnel et [reconnaissent] qu'il indemnise l'intégralité des dommages et préjudices de toutes natures causés à [ladite partie civile] par le naufrage de l'Erika. [la partie civile] se désiste de son appel formé contre cette décision ainsi que de toutes instances et actions engagées aux mêmes fins à l'encontre de TOTAL et de ses filiales*».

S'agissant d'une transaction, elle met fin à la contestation opposant la société TOTAL et ses filiales à ces parties civiles et a valeur de chose jugée en dernier ressort entre elles. La règle non bis in idem s'oppose à ce que TOTAL et ces parties civiles maintiennent leurs demandes les unes envers les autres.

De plus, dans cette transaction, il y a clairement, de la part de ces parties civiles, la volonté de renoncer au droit de réclamer paiement de sommes supplémentaires pour le préjudice subi. Cette renonciation à demander plus peut être invoquée par les autres prévenus, même s'ils sont tiers à la transaction.

Mais il ne s'agit pas d'une renonciation à toute indemnité et ces parties civiles sont parfaitement en droit de demander la confirmation du jugement, d'autant que, s'agissant de parties civiles intimées, leur droit à cette indemnité reste contesté par les prévenus tiers à la transaction et que les dispositions de l'article 6 de la CEDH leur donnent le droit de se défendre.

Elles sont notamment intéressées au paiement des sommes non comprises dans les dépens et qu'elles ont engagé devant la cour.

Ces parties civiles ayant été indemnisées, l'éventuelle confirmation de la condamnation solidaire prononcée par le jugement ne pourra cependant pas donner lieu à une nouvelle exécution, sauf pour ce qui concerne la somme qui pourrait leur être allouée, en appel, sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

Par les quittances signées avec TOTAL SA par les présidents de l'association "Environnement 56" et de l'association "Mouvement National de Lutte pour l'environnement", les maires des communes de La Barbâtre, de Beauvoir sur Mer, de Bouin, du Château d'Olonne, de Hédic, du Jard sur Mer, de Notre Dame de Monts, de Penmarc'h, Saint Gildas de Rhuy, de Sarzeau et de Talmont Saint Hilaire, toutes semblables, ces parties civiles reconnaissent avoir été indemnisées de l'intégralité de leurs préjudices de toutes natures causés par l'Erika et s'engagent à se désister "d'instance et d'action de la procédure engagée devant le tribunal de commerce aux mêmes fins".

De la même manière, ces parties civiles, qui ont reconnu être remplies de leurs droits et renoncé implicitement à demander des indemnités complémentaires, sont irrecevables à demander des dommages-intérêts complémentaires mais sont recevables, en leur qualité d'intimées, à en demander la confirmation et, le cas échéant, à demander une somme pour les frais qu'elles ont engagés pour l'instance et qui ne sont pas compris dans les dépens, ces sommes n'ayant pas le caractère de dommages-intérêts ou d'indemnités.

M. Xavier LAMBION, M. Stéphane LE FLOCH, M. François LELONG, M<sup>me</sup> Le DORIDOUR, M<sup>me</sup> LEFORT, M<sup>me</sup> RICHARD, M<sup>me</sup> Marie-France TREPORT ont également signé une quittance, sur un modèle commun, par laquelle ils reconnaissent avoir été indemnisés de l'intégralité des dommages de toutes natures causés par le naufrage de l'Erika.

Si par cette transaction, ces personnes n'obtiennent rien de plus que ce que le tribunal leur a alloué, cet accord constitue néanmoins une concession de la part de la S.A. TOTAL, puisque celle-ci leur règle immédiatement une indemnité qu'elle contestait jusque-là, alors qu'ils ne bénéficiaient d'aucune exécution provisoire, à la différence, par exemple de la SARL ACTA. Cette transaction qui comporte des concessions réciproques est donc parfaitement valable.

Par cet acte, ils renoncent à leur droit de demander des dommages-intérêts complémentaires, renonciation qui peut être invoquée par les tiers, et cette renonciation éteint définitivement le litige les opposant à la S.A. TOTAL.

Si aucune de ces parties civiles n'a d'ailleurs formé appel, leur présence devant la cour se justifie par l'appel formé à leur encontre par les prévenus qui contestent le principe et le montant de l'indemnité qui leur a été payée.

Les communes de Guérande, La Baule, Friauc sur Mer, Les Moutiers en Retz ont renoncé par la transaction que leur maire a signé avec la société TOTAL, à "toutes actions pendantes ou futures tendant à l'indemnisation des dommages et préjudices de toutes natures causés [...] par le naufrage de l'Erika, à la seule exception des demandes d'indemnisations amiables déposées auprès du FIPOL [...]".

Mais ici encore, si le litige les opposant à la S.A. TOTAL est définitivement éteint, aucune n'étant appelante envers les autres prévenus, elles demeurent intimées vis à vis d'eux, n'ayant pas renoncé au droit de se défendre de l'appel des prévenus tiers à la transaction.

La SARL ACTA, partie civile appelante, a, par le reçu qu'elle a signé, reconnu avoir perçu de la S.A. TOTAL la somme de 8.268 € en règlement de l'ensemble des condamnations prononcées et "se désiste de son appel".

Le paiement dont il s'agit est intervenu sur exécution provisoire de la condamnation solidaire de la S.A. TOTAL ainsi que de MM SAVARESE, FOLLARA et la SpA RINA.

Il n'y a donc eu aucune concession de la part de la S.A. TOTAL, qui s'est bornée à exécuter le jugement et ce «reçu» ne saurait tenir lieu de transaction.

Il y est indiqué que la SARL ACTA se désiste de son appel, mais ce désistement n'a pas été concrétisé devant la cour. Cette indication n'a aucune conséquence procédurale.

Par ailleurs, la SARL ACTA a signé une transaction avec le FIPOL, le 27 septembre 2005, pour la somme de 25.000 € en règlement de l'annulation de séjours de groupe en Bretagne, transaction dont la portée est ainsi limitée à ce chef de préjudice.

Par la transaction passée par la S.A. TOTAL avec l'État français, ce dernier, reconnaissant être rempli de tous ses droits, s'est désisté "de toute instance et action, devant quelque juridiction que ce soit, ayant pour objet l'indemnisation de ses préjudices matériels et immatériels consécutifs à la pollution maritime résultant du naufrage de l'Erika, à ses suites et conséquences" à l'égard de la S.A. TOTAL, des sociétés composant le groupe TOTAL, de ses préposés, dirigeants et administrateurs passés, présents et à venir, ainsi qu'à l'égard des assureurs de l'ensemble des personnes morales et physiques auxquelles profite le désistement. Il est en outre précisé que cette transaction ne fait pas obstacle à l'intervention de l'État français devant la cour d'appel pour y faire valoir ses droits en tant que partie civile, cependant l'État français s'engage à ne réclamer aucune somme nouvelle à TOTAL S.A. et à l'ensemble de ses filiales hormis les frais irrépétibles.

Cette transaction éteint définitivement le litige existant entre la S.A. TOTAL, ses filiales et l'État français, sans interdire à l'État français de solliciter l'application de l'article 475-1 du C.P.P.

L'agent judiciaire du Trésor, non appelant, n'a donc renoncé qu'au droit de réclamer un complément d'indemnisation et aucunement de se défendre vis à vis de l'appel des prévenus tiers à la transaction et de demander leur condamnation au titre de l'article 475-1 du C.P.P.

La S.A. TOTAL a également produit quatre reçus de la CONFÉDÉRATION 44, de M. MARLARDÉ, de la S.A.R.L. L'HUÎTRIERIE et du GIE CAMA YEU. Ces documents attestent du versement, en application de l'exécution provisoire ordonnée par le tribunal correctionnel, des sommes allouées par ce dernier et ne comportent aucun engagement.

Ces simples reçus, qui n'ont aucun des caractères d'une transaction, n'interdisent pas à ces quatre parties civiles de maintenir leur appel à l'égard de tous les prévenus, y compris de la S.A. TOTAL.

La SpA RINA a, pour sa part, produit des quittances des communes de Noirmoutier, Quiberon, St Pierre de Quiberon et Plouhinec signées avec la S.A. TOTAL.

Les communes de Noirmoutier, Quiberon, de Saint Pierre de Quiberon et de Plouhinec reconnaissent qu'elles ont été intégralement indemnisées pour leurs dommages de toutes natures causés par le naufrage de l'Erika. Ces transactions contiennent promesse de désistement d'instance et d'action. Cependant ces transactions ne comportant pas d'autre renonciation que de demander une augmentation des dommages-intérêts qui leur ont été alloués, elles demeurent recevables à demander la confirmation du jugement en tant qu'intimées et, le cas échéant, paiement des frais non compris dans les dépens que ces communes ont engagés.

Quant à l'aide apportée par l'État français aux collectivités locales et autres parties civiles dont il aurait obtenu remboursement par la S.A. TOTAL, si elle doit venir en



dédution des indemnités auxquelles ces collectivités territoriales et parties civiles peuvent éventuellement prétendre, elle n'a aucune incidence sur leur intérêt à agir, dès lors qu'il n'est pas établi qu'elle a intégralement compensé le préjudice subi.

2) sur la qualité à agir des associations parties civiles :

L'association pour la Protection des Animaux Sauvages, dite "ASPAS" (D165), a été déclarée à la sous-préfecture de DIE le 4 août 1983 et agréée par arrêté du 20/12/99. Elle a pour but d'agir pour la protection de la faune, de la flore, la réhabilitation des animaux sauvages blessés (centres de soins) et la conservation du patrimoine naturel en général (lutte contre la pollution des milieux, les excès de la chasse, etc.). Elle est agréée dans un cadre départemental au titre de l'article 40 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature depuis le 24 décembre 1986.

Selon l'article 3 de ses statuts, elle peut ester en justice devant toutes les juridictions et à tous les degrés de juridiction. Son président a notamment qualité pour ester en justice comme défendeur au nom de l'association et comme demandeur avec l'autorisation du Conseil ou du Bureau en cas d'urgence, conformément aux buts de l'ASPAS fixés par les statuts. Il peut former dans les mêmes conditions tous appels et pourvois, en particulier se constituer partie civile au nom de l'association, devant toute juridiction correctionnelle ou de police.

Par délibération du 19 décembre 1999, le conseil d'administration de l'ASPAS a mandaté son président, M Gérard CHAROLLOIS, pour diligenter toutes procédures judiciaires à l'encontre des responsables de la pollution maritime au large des côtes bretonnes, suite au naufrage du pétrolier "Erika" le 12 décembre 1999, avec mandat de représentation général à Maître Alexandre FARO.

Cette association existait donc depuis plus de cinq ans à la date du naufrage et de la pollution et se proposait par ses statuts la sauvegarde des intérêts visés à l'article L 211-1 alinéa 2 du Code de l'environnement. Elle disposait donc, en application de l'alinéa 2 de l'article L 142-2 du Code de l'environnement, des droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, à l'urbanisme, ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, ainsi qu'aux textes pris pour leur application. Son président avait été régulièrement habilité à se constituer partie civile en son nom avant de le faire.

Elle est donc parfaitement recevable, sous réserve de justifier d'un intérêt personnel.

- l'association Eaux et Rivières de Bretagne, appelante, a été agréée le 17 février 1998 comme association de protection de la nature. Elle avait été agréée le 9 décembre 1996 puis le 11 juillet 2002 comme association de consommateurs. Elle a pour objet statutaire de promouvoir le respect de l'eau et des milieux naturels aquatiques, jusqu'aux estuaires et à la mer et de participer à la lutte contre la pollution de l'eau et des écosystèmes aquatiques. Son conseil d'administration a, en application de l'article 7 de ses statuts, compétence pour agir en justice.

Devant la cour, elle a produit une délibération de son conseil d'administration en date du 9 décembre 2006 décidant de "*demandeur toutes réparations utiles devant le juge judiciaire*" dans l'instance relative à la pollution maritime des 11 et 12 décembre 1999. La délibération antérieure à sa constitution de partie civile même produite pour la première fois devant la cour est parfaitement recevable, comme cela a été rappelé plus haut, et démontre sa qualité à agir. Cette association est donc recevable à agir, sous réserve de son intérêt à la faire.

- France Nature Environnement, antérieurement dénommée "Fédération Française des Sociétés de Protection de la Nature", partie civile appelante, a, selon les pièces versées devant la cour, été agréée au plan national par arrêté du 29 mai 1978 et reconnue comme établissement d'utilité publique par décret du 10 février 1976. Elle a pour objet de protéger, conserver, restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, les sols, les sites et paysages, le cadre de vie dans une perspective de développement durable, de lutter contre les pollutions et nuisances et, d'une manière générale d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement etc...

L'article 9 de ses statuts donne compétence au bureau pour ester en justice. Par délibération de ce dernier, l'association a décidé de se constituer partie civile "dans le dossier de l'Erika".

Cette constitution est donc tout à fait recevable, sous réserve de justifier d'un intérêt personnel.

- l'association «GREENPEACE France», partie civile appelante, a été fondée le 20 juin 1988 et agréée le 28 septembre 1994, (pièces n° 3 de M<sup>e</sup> FARO).

Elle a notamment pour but la lutte contre toutes les formes de pollutions et de nuisances en considérant notamment leur impact sur la santé humaine.

Son président est habilité, au terme de l'article 11 de ses statuts, pour ester en justice, en demande comme en défense, au nom de l'association. Son président s'est constitué par lettre auprès du juge d'instruction, le 20 décembre 1999.

Agréée bien avant de se constituer partie civile et ayant pour objet de défendre des intérêts collectifs auxquels les faits poursuivis, qui contreviennent aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, ont porté atteinte et qui lui causent un préjudice direct ou indirect, elle est recevable à agir.

- l'association les Amis des Chemins de Ronde 56, partie civile appelante, a été créée et déclarée le 21 avril 1977 et agréée au titre de la protection de la nature par arrêté du préfet du Morbihan en date du 12 août 1988. Elle a pour objet de veiller à la protection de l'environnement des chemins sur l'ensemble du territoire des communes littorales et des estuaires et de veiller à la préservation du patrimoine naturel, ce qui répond aux exigences de l'article L 142-2 du Code de l'environnement. Selon ses statuts, le conseil d'administration décide de l'opportunité d'introduire des recours en justice.

Devant la cour, elle justifie des délibérations de son conseil d'administration du 2 février 2007 pour se constituer partie civile et du 26 janvier 2008 pour faire appel.

Sous réserve de son intérêt à agir, elle est recevable à se constituer partie civile.

- l'association World Wildlife Fund (W.W.F.), appelante, est agréée depuis le 3 juin 1980 en matière d'environnement. Elle a pour but, notamment, de promouvoir, d'encourager et d'assurer la protection et la conservation de la faune et de la flore, des sites, des eaux, des sols et autres ressources naturelles. Selon l'article 9 de ses statuts, "le Président a qualité pour ester en justice au nom de l'association, tant en demande qu'en défense, et représente en justice l'association".

Sa constitution de partie civile, intervenue dès l'instruction, est donc parfaitement recevable sous réserve d'un intérêt personnel à agir.

- l'association les Amis de la Terre, appelante, s'est constituée partie civile, le 10 octobre 2003, devant le juge d'instruction (D3812). Cette association, agréée par arrêté du 29-05-78 (D3817) dans le cadre national au titre notamment de l'article 40 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, a pour but (D3816), d'assurer la protection de l'homme et de l'environnement contre les agressions de la société technicienne et productiviste et, notamment, les pollutions et nuisances, les atteintes aux sites et aux paysages, les destructions d'espèces animales et végétales.

Aux termes de l'article 9 de ses statuts, son président peut ester en justice, au nom de l'association, tant en demande, avec l'autorisation du conseil national, qu'en défense.

Devant la cour, cette association produit un document non signé intitulé "CN du 30 avril 2003 (réunion téléphonique)" comportant un paragraphe d'après lequel le conseil national aurait décidé "*d'engager une action en justice relativement au naufrage de l'Erika*". Elle produit également un pouvoir du président de l'association, en date du 12 juin 2003, à M<sup>e</sup> BOURDON pour se constituer partie civile "*dans le cadre de l'instruction ouverte suite à la catastrophe de l'Erika*".

La cour constate que les statuts ne prévoient pas de "réunions téléphoniques", que les réunions du conseil national doivent faire l'objet (article 10) de procès verbaux signés du président et du secrétaire et, par conséquent, que le document produit n'a aucune valeur et ne pouvait nullement habilitier le président à ester en justice en demande.

Dès lors, la constitution de partie civile de cette association est irrecevable.

- l'association des Amis des Collectifs Marée Noire, anciennement des Amis du Collectif Marée Noire de Nantes, partie civile depuis le 27 juillet 2001 (D2342) et appelante, a été déclarée à la préfecture de Loire-Atlantique le 15 décembre 2000, avec publication au journal officielle 13 janvier 2001.

Elle a pour but de mettre à disposition du Collectif marée noire de Nantes tous les moyens de formation et d'action.

Elle est représentée en justice et dans tous les actes de la vie civile par son président ou par tout membre du conseil d'administration dûment habilité par délibération de cette assemblée.

A la date à laquelle la pollution est survenue, date à laquelle est né un droit à réparation pour les victimes, cette association n'existait pas et ne pouvait être titulaire d'un droit. En outre, elle n'était pas habilitée et n'était pas déclarée depuis cinq ans.

C'est à bon droit que le tribunal l'a déclarée irrecevable en sa constitution.

- l'association Ligue de la Protection des Oiseaux, partie civile appelante, est agréée depuis janvier 1981 en matière d'environnement et reconnue d'utilité publique

depuis le 3 juillet 1986. Elle a pour but la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent, et, en particulier, la faune et la flore qui y sont associées. Par délibération de son conseil d'administration en date du 12 février 2000, son président a été mandaté pour se constituer partie civile (il l'a été également pour interjeter appel, le 28 janvier 2008). Sa constitution est donc régulière, sous réserve de son intérêt à agir en l'espèce.

- l'association Office Français de la Fondation pour L'Éducation à L'Environnement En Europe (F.E.E.E.), agréée par arrêté ministériel du 14 septembre 1998 comme association de défense de l'environnement, s'est constituée partie civile, le 8 mars 2000 (D1011/1). Cette association, appelante devant la cour, n'avait pas produit ses statuts et le pouvoir de son président pour se constituer partie civile devant le tribunal.

Devant la cour, elle produit des statuts (pièce 161), non signés, selon lesquels elle aurait pour but de favoriser l'information, la sensibilisation et l'éducation à l'environnement, notamment par des actions à caractère régional, national et international. L'article 9 de ces statuts donne pouvoir de représentation en justice au président. Elle a également produit un compte-rendu de son conseil d'administration du 8 février 2000, non signé, qui se borne à indiquer que l'association «*étudie actuellement la possibilité de se porter partie civile*». Le fait que les statuts produits ne soient pas signés leur ôte toute valeur probante quant au pouvoir du président d'ester en justice. Cette constitution de partie civile est irrecevable.

- l'association Robin des Bois, partie civile appelante, a été créée et déclarée en préfecture, respectivement, les 19 et 20 juin 1985. Elle a pour objet de "grouper tant au plan national qu'international, toutes les personnes physiques ou morales qui désirent, par toutes formes d'actions non violentes, participer à la protection de l'environnement et de l'Homme, à la défense des espèces menacées, à la sauvegarde des milieux naturels et à la gestion rationnelle et équitable des ressources naturelles".

Cette association n'était pas agréée au moment des faits mais elle l'est depuis le 4 décembre 2008. En outre, à la date des faits, elle était déclarée depuis plus de 5 ans et le second alinéa de l'article L. 142-2 du Code de l'environnement attribue l'exercice des droits reconnus à la partie civile aux associations qui se proposent, «*par leurs statuts la sauvegarde de tout ou partie des intérêts visés à l'article L. 211-1, en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions relatives à l'eau, ou des intérêts visés à l'article L. 511-1*».

L'article L. 211-1-1 dispose «*La préservation et la gestion durable des zones humides définies à l'article L. 211-1 sont d'intérêt général. Les politiques nationales, régionales et locales d'aménagement des territoires ruraux et l'attribution des aides publiques tiennent compte des difficultés particulières de conservation, d'exploitation et de gestion durable des zones humides et de leur contribution aux politiques de préservation de la diversité biologique, du paysage, de gestion des ressources en eau et de prévention des inondations notamment par une agriculture, un pastoralisme, une sylviculture, une chasse, une pêche et un tourisme adaptés. A cet effet, l'Etat et ses établissements publics, les régions, les départements, les communes et leurs groupements veillent, chacun dans son domaine de compétence, à la cohérence des diverses politiques publiques sur ces territoires. Pour l'application du X de l'article L. 212-1, l'Etat veille à la prise en compte de cette cohérence dans les schémas d'aménagement et de gestion des eaux*».

Quant à l'article L. 511-1, il est ainsi rédigé : «*Sont soumis aux dispositions du présent titre les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique*».

Ainsi l'association Robin des Bois qui a vocation à contribuer aux politiques de préservation de la diversité biologique est habilitée à se constituer partie civile dans la présente affaire.

Selon l'article XII des statuts de l'association, le conseil d'administration est investi du pouvoir d'ester en justice, tant en demande qu'en défense et l'article XIII donne pouvoir au président de l'association de la représenter en justice.

Par une délibération du 31 janvier 2007 dont copie est fournie, le conseil d'administration de l'association a mandaté son président pour représenter l'association «dans le cadre des procès Erika». S'il n'est pas expressément indiqué qu'il est autorisé à se constituer partie civile au nom de l'association, il est cependant clair que l'association le mandate pour se constituer partie civile, toute autre interprétation n'ayant pas de sens.

Dès lors, cette association sera déclarée recevable en sa constitution de partie civile, sous réserve d'un intérêt à agir, et le jugement qui l'a déclarée irrecevable sera réformé sur ce point.

- l'association Mouvement National de Lutte pour l'environnement, partie civile intimée qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL et qui n'est pas représentée devant la cour, est agréée depuis le 19 juin 1986, en matière d'environnement. Elle a notamment pour objet de participer à la mise en oeuvre de politiques de protection de l'environnement. Dans sa séance du 17 novembre 2006, conformément à l'article 9 de ses statuts, le bureau a mandaté son président pour se constituer partie civile. Ce qui a été fait à l'audience du tribunal.

Cette association peut donc exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, sous réserve de son intérêt à agir.

- l'association Environnement 56, partie civile intimée et qui n'est pas représentée devant la cour, est agréée depuis le 20 novembre 1990, en matière de protection de l'environnement (D 3347/1 & s.). Elle a notamment pour objet statutaire de défendre les espaces et milieux naturels susceptibles d'être pollués dans les communes du littoral ou dans les zones sensibles de l'intérieur du département.

Selon l'article 11 de ses statuts "le Président décide de toutes les actions en justice nécessaires". Il s'est constitué partie civile le 13 décembre 2002 (D 3303).

Cette association peut donc exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, sous réserve de son intérêt à agir.

- l'association Confédération de la Consommation du Logement et du Cadre de Vie Partie civile dite CLCV, partie civile, est agréée au plan national comme association de défense de l'environnement, depuis le 3 mai 1990, et comme association de consommateurs, depuis le 16 août 1995. Elle a pour objet, notamment, d'agir sur le cadre de vie, la consommation, l'habitat, l'environnement, la santé, l'enseignement et les services publics. Le 16 février 2000, conformément à l'article 28 des statuts, sa présidente a reçu du conseil d'administration pouvoir de se constituer partie civile (D 1137/3), ce qui a été fait le 31 mai 2000. Elle est donc recevable à agir, sous réserve de son intérêt à le faire.

- la Fédération Française des Sociétés de Protection de la Nature, dont le changement de nom pour celui de FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT a été approuvé par arrêté du ministre de l'intérieur en date du 25 février 1992, a été reconnue d'utilité publique et agréée par arrêté du ministre de l'environnement et du cadre de vie en date du 29 mai 1978.

Elle a pour objet de protéger, de conserver et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, les sols, les sites et paysages, le cadre de vie dans une perspective de développement durable, de lutter contre les pollutions et nuisances, et d'une manière-générale d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement, de l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire et de l'urbanisme ainsi que de défendre en justice l'ensemble de ses membres et leurs intérêts, notamment ceux résultant de l'objet de chaque association fédérée.

Selon ses statuts, c'est son bureau qui a compétence pour ester en justice et ce bureau a mandaté, le 15 décembre 2000, son président pour se constituer partie civile contre les auteurs de la pollution consécutive au naufrage de l'Erika, ce qu'elle a fait le 18 juillet 2001 (D2338).

Sous réserve de son intérêt à agir, elle est recevable en sa constitution de partie civile.

Le 23 août 2000, les Unions Fédérales des Consommateurs de Quimper, Saint Brieuc et de ses environs, et d'Ille et Vilaine se sont constituées partie civile devant le juge d'instruction (D1308).

L'UFC de Quimper a été agréée au titre de la protection de la nature par arrêté du 25 juillet 1996 du préfet du Finistère et au vu du décret du 28 février 1996 relatif aux associations agréées de protection de l'environnement, mais également en tant qu'organisation de défense des consommateurs, par arrêté du 30 avril 1997 puis par arrêté du 5 décembre 2006.

Elle a pour but, notamment, de défendre les droits des consommateurs et d'agir pour la protection du cadre de vie et de l'environnement, et notamment dans le cadre de la Loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.

Le conseil d'administration est habilité à décider de l'opportunité d'agir en justice et à donner mandat à un administrateur pour représenter l'association (point 8.7 des statuts).

Ayant une existence juridique bien antérieure à la date de commission de l'infraction et ayant été agréée tant comme association de consommateurs que de protection

de la nature bien avant de se constituer partie civile, elle peut donc exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement et aussi l'action civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs.

Cependant ni au dossier du tribunal, ni au dossier remis à la cour ne figure la délibération du conseil d'administration aux termes de laquelle son président a été autorisé à se constituer partie civile dans la présente espèce. Dès lors, c'est à tort que la constitution de partie civile de cette association de consommateurs a été déclarée recevable.

L'Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir Saint Briec et Environs, selon les statuts signés de sa présidente, M<sup>me</sup> ARMINGAUD, de son vice-président, M LE FOLTEC, et de son trésorier, M CAIN et que son conseil a produit, a pour but, notamment, de soutenir l'action des consommateurs et d'agir pour la protection du cadre de vie et de l'environnement et notamment de veiller à l'application des législations en vigueur relatives à la lutte contre les pollutions et pour la protection de l'environnement. Elle a été agréée pour cinq ans par arrêté du préfet des Côtes d'Armor, le 17 août 1995, en vue d'exercer les droits reconnus à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs et elle a demandé le renouvellement de cet agrément le 28 avril 2000 (non coté, sous D1309).

Lors de la réunion du conseil d'administration du lundi 6 mars 2000, l'association a décidé de se constituer partie civile dans l'affaire du naufrage de l'Erika.

Agréée bien avant les faits dont la cour est saisie, elle peut, aux termes de l'article L 421-1 du Code de la consommation, "exercer devant toutes les juridictions l'action civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs". Elle ne peut cependant pas, faute de justifier de cinq ans d'existence à la date des faits, bénéficier des dispositions de l'article L 142-1 du Code de l'environnement. Par ailleurs, elle justifie de la délibération l'autorisant à se constituer partie civile.

Elle est donc recevable à se constituer partie civile mais uniquement pour le préjudice porté à l'intérêt collectif des consommateurs par l'infraction poursuivie et sous réserve de son intérêt à agir.

L'Union Fédérale des Consommateurs de Rennes et des Environs, selon les statuts modifiés qui ont été déposés à la préfecture de Rennes le 8 avril 1993 a pour but, notamment, de défendre les droits des consommateurs et d'agir en vue de défendre l'environnement, où de représenter des groupes de personnes en vue d'assurer cette défense.

Elle a été agréée pour cinq ans en tant qu'organisation de défense des consommateurs, le 28 mars 1993, le 28 août 1998 et le 11 juin 2008.

Par délibération du 17 mai 2006, produite devant le tribunal, son conseil d'administration a autorisé son président à se constituer partie civile "contre TOTAL dans l'affaire de l'Erika".

Elle a produit devant la cour une délibération du conseil d'administration du 15 septembre 2009 l'autorisant à se constituer partie civile sans autre précision que "Erika".

La délibération du 17 mai 2006 ne vise que TOTAL et celle du 15 septembre 2009 est tardive, car intervenue postérieurement à la constitution de partie civile.

Au surplus, cette association avait conclu en première instance en demandant que le tribunal reçoive «l'Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir Quimper en sa constitution de partie civile». C'est à bon droit que cette constitution de partie civile avait été jugée irrecevable.

Le président de l'Union Fédérale des Consommateurs de Brest, habilité par son conseil d'administration doté, selon les statuts, des pouvoirs les plus étendus, s'est constituée partie civile le 26 mai 2000 au nom de cette association (D1133). Celle-ci a été agréée par le préfet de la Finistère, le 8 février 1996, en tant qu'association de protection de la nature et, le 7 juin 1996, comme association de consommateurs. Elle a pour objet social, notamment, de soutenir l'action des consommateurs, usagers et contribuables en vue de leur permettre de conquérir et d'exercer leur pouvoir dans la société, afin d'aboutir à une amélioration de leurs conditions de vie dans tous les domaines, de représenter en tout lieu et auprès de toutes instances, et notamment en justice, les intérêts matériels et moraux des consommateurs et usagers et d'agir pour la protection du cadre de vie et de l'environnement, et notamment dans le cadre de la loi N° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau et plus généralement de prendre toutes mesures conformes à son objet.

Elle était donc recevable à se constituer partie civile, le 30 mai 2000, en ses deux qualités, sous réserve de son intérêt à agir.

3) sur la recevabilité des syndicats à se constituer partie civile :

Pour les syndicats, sous réserve qu'ils soient reconnus comme tels, ils peuvent, en application de l'ancien article L 411-11 du Code du travail devenu l'article L 2132-3, agir en justice devant toutes les juridictions pour exercer tous les droits réservés à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent.

- le syndicat Confédération Paysanne 44, dont les statuts ont été déposés sous ce nomen mairie de Nantes le 26 juin 1997, s'est constitué partie civile, le 13 avril 2004 (D3919), et est intimé devant la cour. Il se présente, dans des conclusions qui sont totalement dépourvues d'ambiguïté quant à sa dénomination, comme un syndicat ayant pour objet l'organisation, la représentation et la défense des intérêts des paysans dans les domaines moral, technique, social, économique, juridique et fiscal. Il se donne pour mission de permettre aux paysans de s'organiser et assurer la défense de leurs intérêts en toute occasion, de leur servir de centre permanent de relations, de définir et d'organiser l'information par tous les moyens de communication, de procurer à ses membres les renseignements de tous ordres dont ils pourraient avoir besoin d'encourager et de promouvoir toutes les actions et initiatives tendant à l'amélioration de la situation générale des paysans, de provoquer et d'encourager toute initiative de formation des hommes et des femmes du milieu rural tant sur le plan professionnel que culture, de mettre en oeuvre toutes formes de solidarité au plan local, soit seul, soit en association avec d'autres organisations et généralement, de poursuivre sur le plan local le but de ses adhérents.

Il s'agit donc bien d'un syndicat au sens de l'article L 411-2 du Code du travail.

Le secrétariat agit au nom du syndicat et le représente dans tous les actes de la vie civile notamment pour agir en justice. Sa constitution de partie civile émanant de son secrétariat est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.

- le Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton (VIGIPCL) est une personne morale de droit public créée par arrêté préfectoral du 25 juin 1980 afin de mettre en oeuvre tous les moyens légaux pour assurer la réparation des dommages causés par le naufrage de l'Amoco Cadiz. Par délibération du 22 janvier 2000, ce syndicat a décidé de modifier ses statuts et d'étendre son objet social pour mettre en oeuvre tous moyens légaux, y compris judiciaires, pour déterminer les responsabilités des pollutions et d'obtenir indemnisation et réparation des dommages subis. Cette modification statutaire a été approuvée, conformément à l'article L 5211-17 du Code général des collectivités territoriales, le 22 avril 2002 par arrêté conjoint des préfets du Finistère et des Côtes d'Armor, lequel vise expressément l'article précité qui dispose que "les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale peuvent à tout moment transférer, en tout ou partie, à ce dernier, certaines de leurs compétences dont le transfert n'est pas prévu par la loi ou par la décision instituée ainsi que les biens, équipements ou services publics nécessaires à leur exercice". Par la délibération approuvée par l'arrêté du 22 avril 2002, le droit à réparation dont chacune des communes adhérentes au syndicat disposait en propre lui a été transféré.

Il est donc bien recevable à se constituer partie civile en tant qu'ayant droit de ces communes, mais il ne l'est pas au titre d'un préjudice qui lui serait propre, puisque le fait ouvrant droit à réparation pour ceux qui en ont été victimes est antérieur à la date à laquelle son objet social a été étendu et n'a donc pas pu lui porter atteinte.

- le Syndicat de la Confédération Maritime, partie civile appelante, a déposé ses statuts en mairie le 14 mars 2000 et a pour but d'unifier et de coordonner des actions d'initiative, d'aide et de défense du monde de la mer et du littoral. Il ne s'agit donc pas d'un groupement constitué pour la défense d'intérêts professionnels entre des personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou des métiers connexes concourant à l'établissement de produits déterminés, caractéristique du syndicat professionnel.

Il ne peut donc bénéficier des «droits reconnus à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'il représente» et doit être considéré comme une simple association. Néant pas régulièrement constituée, puisque ses statuts n'ont pas été déposés à la préfecture ou la sous-préfecture et qu'il n'y a eu aucune parution au journal officiel, elle n'a pas la personnalité juridique et est donc irrecevable à agir.

Le "Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Bretagne", partie civile appelante mais non représentée devant la cour, est une organisation interprofessionnelle à laquelle adhèrent obligatoirement les membres des professions qui se livrent aux activités de production, de premier achat et de transformation des produits des pêches maritimes et des élevages marins.

Déclarée irrecevable par le tribunal, elle n'a pas défendu son appel.

Le jugement sera donc confirmé en ce qui le concerne.

4) Sur la recevabilité des collectivités locales à se constituer parties civiles :

Les communes :

- de La Barbâtre, intimée, s'est constituée partie civile suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Beauvoir Sur Mer, intimée, s'est constituée partie civile suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Bouin, intimée, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- du Château d'Olonne, intimée, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Hédic, intimée, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Jard Sur Mer, intimée, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Noirmoutier s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle s'est désistée de son appel.
- de Notre Dame des Monts, intimée, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Saint Gildas des Rhuys, intimée, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Sarzeau, intimée, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir...
- de Batz sur Mer, appelante, s'est constituée partie civile après que son maire y ait été habilité par délibération du 9 février 2007, renouvelée le 5 février 2008. Sa constitution de partie civile est donc recevable sous réserve de son intérêt à agir.
- de La Bernerie en Retz, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 2 mars 2007 visant expressément les débats devant le tribunal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de La Plaine sur Mer s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 7 mars 2007 visant expressément les débats devant le tribunal correctionnel (pièce n° 7). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est appelante devant la cour.
- du Pouliguen s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 30 mars 2007 visant expressément la présente procédure (pièce n° 8). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est appelante.
- de Mesquer s'est constituée partie civile, le 14 novembre 2001 (D2427/1), suite à une délibération de son conseil municipal. Son conseil municipal a réitéré cette délibération autorisant le maire à se constituer partie civile dans la présente affaire, le 19 mars 2007 (pièce n° 2 devant le tribunal du cabinet Huglo-Lepage). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Fomic, appelante, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal en date du 21 janvier 2000 autorisant son maire à le faire (pièce n° 1 devant TC du cabinet Huglo-Lepage). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Préfailles s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 9 février 2007 visant les faits présentement poursuivis (pièce n° 3). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est appelante du jugement.
- de Saint-Brévin-les-Plns, appelante, s'est constituée partie civile, suite à une délibération, qui figure au dossier (pièce n° 11 TC Mes Huglo-Lepage), de son conseil municipal du 22 mars 2007 accordant délégation à son maire pour intenter au nom de la ville de Saint Brévin les Plns des actions en justice dans les cas d'environnement, de défense du patrimoine communal etc... Cette délégation pour ester en justice donnée par le conseil municipal, dans des cas qu'il a définis, est parfaitement conforme à l'article L. 122-20 du Code des communes, devenu l'article L. 2122-22 du Code général des collectivités territoriales. L'affaire dont la cour est saisie est bien une instance touchant le patrimoine communal et l'environnement. Par conséquent, la constitution de partie civile du maire au nom de cette commune est recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Saint-Michel-Chef-Chef s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 20 mars 2007 visant expressément la présente procédure (pièce n° 12 TC de son conseil). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est appelante du jugement.
- de Saint-Hilaire de Riez s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 23 mars 2007 visant expressément la présente procédure (pièce 13 T.C. de son conseil). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est appelante devant la cour.
- de Quimper, appelante, s'est constituée partie civile. La pièce que son conseil produit pour justifier de l'habilitation de son maire à se constituer partie civile est un arrêté du maire, du 17 novembre 2006, se référant à deux délibérations du conseil municipal l'autorisant à se porter partie civile, sans autre précision.

Cependant les délibérations auxquelles il se réfère ne sont pas produites et l'arrêté du maire, qui ne fait aucune allusion à la pollution ou à l'Erika, se borne à autoriser le maire «à se porter partie civile dans cette affaire» sans indiquer laquelle.

Les pièces produites ne permettent pas à la cour de vérifier la régularité, contestée, de l'habilitation du maire dans la présente procédure.

Cette partie civile sera déclarée irrecevable.

- du Guilvinec, qui s'est désistée de son instance par conclusions du 18 novembre 2009, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 15 décembre 2006. Sa constitution de partie civile était donc recevable, mais elle n'est plus dans la cause.
- de Penmarc'h, s'est désistée de son instance par conclusions remises à la cour le 18 novembre 2009. Elle n'est plus dans la cause.
- de Pornichet, dont le maire s'est constitué partie civile, après y avoir été autorisé par le conseil municipal, le 20 février 2007. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Par ailleurs, elle s'est désistée, par conclusions reçues par la cour le 5 octobre 2009, de son appel.
- de Floëneur, appelante, dont le maire s'est constitué partie civile, après y avoir été autorisé par le conseil municipal le 21 décembre 2006. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Saint-Nazaire, appelante, dont le maire s'est constitué partie civile, après y avoir été autorisé par le conseil municipal le 23 janvier 2007 (pièce n° 5 devant le TC de son conseil). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de La Turballe s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle s'est désistée de son appel, le 28 avril 2009.
- de Quiberon, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 16 octobre 2003 y habilitant son maire (pièce communiquée en 1<sup>ère</sup> instance). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Par ailleurs elle s'est désistée de son appel le 4 novembre 2009.
- de l'île d'Huat, appelante, s'est constituée partie civile, le 26 octobre 2000 (D1616), et cela, quoiqu'en aient dit plusieurs avocats des prévenus, suite à une délibération de son conseil municipal y habilitant son maire en date du 13 janvier 2000, selon extrait de la délibération enregistrée à la sous-préfecture de Lorient le 19 janvier 2000. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- de Flouhinec s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 27 octobre 2005 donnant délégation précise à son maire (pièce de son conseil communiqué en 1<sup>ère</sup> instance). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Par ailleurs, elle s'est désistée de son appel le 4 novembre 2009.
- de Saint-Pierre de Quiberon, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 1<sup>er</sup> juin 2007 (pièce communiquée en première instance par son conseil). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Par ailleurs, elle s'est désistée de son appel, le 4 novembre 2009.
- du Croisic, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 2 février 2007 autorisant son maire à le faire dans l'instance portant sur la pollution occasionnée par l'Erika. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est appelante.
- de Pénestin dont le maire a été autorisé, le 8 juin 2000 à se constituer partie civile dans la procédure pénale relative à la pollution causée par l'Erika. Cette constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Appelante, elle s'est désistée de son appel par lettre adressée à la cour, le 26 juin 2009, par son conseil. Elle n'est pas représentée devant la cour.
- de Guérande, s'est constituée partie civile suite à une délibération de son conseil municipal du 18 janvier 2007 portant sur les faits objets de la présente procédure (pièce 14 TC de son conseil). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est intimée devant la cour et non représentée.
- de La Baule s'est constituée partie civile suite à une délibération de son conseil municipal du 9 février 2007 visant expressément les débats devant le tribunal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est intimée devant la cour et non représentée.

- de Friauc sur Mer s'est constituée partie civile suite à une délibération de son conseil municipal du 9 février 2007 visant la présente procédure (pièce n° 9 devant le TC du cabinet Huglo-Lepage). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est intimée devant la cour et non représentée.
- des Moutiers-en-Retz, s'est constituée partie civile suite à une délibération de son conseil municipal du 13 février 2007 visant expressément les débats devant le tribunal correctionnel (pièce n° 6 TC de son conseil). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est intimée devant la cour et non représentée.
- de Talmont Saint Hlaire s'est constituée partie civile suite à une délibération de son conseil municipal. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Elle est intimée devant la cour et non représentée.

Les communautés d'agglomération :

- Quimper Communauté, s'est constituée partie civile son président y ayant été autorisé par délégation de pouvoirs accordée sur délibération du conseil communautaire du 20 avril 2001. Elle est donc recevable à agir. Par ailleurs, elles s'est désistée de l'instance par conclusions du 18 novembre 2009.
- Communauté urbaine d'agglomération du Pays de Lorient, appelante, qui a décidé de se constituer partie civile par délibération du 6 février 2007. Elle est donc recevable à agir.

Les conseils généraux :

- le conseil général de la Vendée a renouvelé sa constitution de partie civile, suite à une délibération de sa commission permanente autorisant expressément son président à le faire, en date du 25 mai 2007, faisant elle-même suite à une délibération du 1<sup>er</sup> avril 2004 du conseil général lui déléguant pouvoir d'ester en justice (pièce produite en 1<sup>ère</sup> instance). Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir.
- le conseil général de la Loire Atlantique s'est constitué partie civile, le 31 décembre 1999 (D115/2), suite à une de ses délibérations. Sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. Il s'est désisté de son action, par lettre du 23 octobre 2008.
- le conseil général du Finistère, appelant, lequel a autorisé son président à se constituer partie civile, le 5 février 2007 devant le tribunal correctionnel de Paris saisi du chef de pollution à la suite du naufrage de l'Erika. Sa constitution de partie civile devant ledit tribunal est donc régulière sous réserve de son intérêt à agir.
- le conseil général du Morbihan s'est constitué partie civile suite à une délibération prise en application de l'article L 3221-10 du Code général des collectivités territoriales par la commission permanente du conseil général qui lui avait délégué ses pouvoirs. Par conclusions du 6 octobre 2009, il s'est désisté «de son appel incident formé contre le jugement» et donc à l'encontre de tous les prévenus.

Les conseils régionaux parties civiles :

- le conseil régional des Pays de la Loire, appelant, lequel a autorisé son président à se constituer partie civile, le 22 janvier 2000 puis le six juillet 2006 (D2605) devant le tribunal correctionnel de Paris saisi du chef de pollution à la suite du naufrage de l'Erika. Sa constitution de partie civile devant ledit tribunal est donc régulière sous réserve de son intérêt à agir.
- le conseil régional de Poitou-Charentes, appelant, lequel a autorisé son président à se constituer partie civile, le 16 novembre 2006, dans l'information judiciaire consécutive au naufrage de l'Erika. Sa constitution de partie civile devant ledit tribunal est donc régulière sous réserve de son intérêt à agir.
- le conseil régional de Bretagne, appelant, lequel a autorisé son président à se constituer partie civile, le 6 juillet 2006, dans l'information judiciaire consécutive au naufrage de l'Erika. Sa constitution de partie civile devant ledit tribunal est donc régulière sous réserve de son intérêt à agir.

5) Sur l'application de la convention CLC :

La convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ratifiée par la France, dispose notamment :  
«Art. II

*La présente Convention s'applique exclusivement :*

a) *aux dommages de pollution survenus :*

- i) *sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et*
- ii) *dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ;*

b) *aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.*

Art. III

1. *Le propriétaire du navire au moment d'un événement (défini par l'article I-8 comme tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution)[...] est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.[...]*

4. *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 par. 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 al. 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. *Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.*

[...]

Art. V

2. *Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.»*

Cette convention définit en son article I-3 le «propriétaire» comme «la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété».

Elle spécifie qu'entrent dans la définition des «dommages par pollution» les préjudices ou les dommages causés 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, et le coût des mesures de sauvegarde, c'est à dire «toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution» et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

Ainsi, dès lors que le lien de causalité entre le navire immatriculé à son nom et la pollution est établi, cette convention institue *“la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé”* responsable de plein droit des *“dommages par pollution.”*

Mais la responsabilité du propriétaire ne peut être exercée que dans le cadre de cette convention et exclut toute action en réparation contre ses préposés ou mandataires, les membres de l'équipage, toute personne qui, sans en être membre, s'acquitte de services pour le navire, tout affréteur ou ses préposés ou mandataires, toute personne accomplissant des opérations de sauvetage ou son préposé ou mandataire et contre toute personne prenant des mesures de sauvegarde.

Toutefois, la prohibition des demandes en réparation introduites contre ces personnes est levée lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels commis avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Cette faute qui permet de mettre en cause la responsabilité du propriétaire et de tous les responsables, quels qu'ils soient, est donc une *“faute inexcusable”*.

La question se pose donc, au préalable, de savoir si MM. SAVARESE et POLLARA, la SpA RINA et la S.A. TOTAL entrent dans la liste des personnes qui bénéficient de cette canalisation de responsabilité.

M. SAVARESE est certes le *“propriétaire ultime”* de l'Erika, comme cela a été démontré plus haut. Mais la définition que donne la C.L.C. du propriétaire ne lui correspond pas. L'Erika était en effet immatriculé au nom de *“TEVERE SHIPPING”*. C'est d'ailleurs l'opinion exprimée par le conseil de M. POLLARA à la page 109 de ses conclusions. Mais M. SAVARESE, en tant que dirigeant social de TEVERE SHIPPING en était le mandataire social et, en tant que tel, il entre dans l'énumération de l'article III-4 a) de la convention C.L.C. Par conséquent, pour que des demandes en réparation du dommage par pollution puissent être formées contre lui devant une juridiction pénale, il faut que le dommage soit la conséquence de sa faute intentionnelle ou *“inexcusable”*.

M. POLLARA est également le mandataire social de la société PANSHIP MANAGEMENT. Cette société, qui était, au moins, le gestionnaire technique de l'Erika, s'acquittait de services pour ce navire, cas visé par l'article III 4 b). Mais, si l'article III-4 inclut en son alinéa a) *“les mandataires (et les préposés) du propriétaire”* et en son alinéa f) les mandataires des affréteurs (c), des sauveteurs (d) et des personnes prenant des mesures de sauvegarde (e), rien de tel n'est prévu pour les mandataires ou salariés de ceux qui s'acquittent de services pour le navire.

Il en résulte que M. POLLARA est exclu du bénéfice de la *“canalisation de responsabilité”*.

La SpA RINA, société de classification, est certes payée par l'armateur mais, comme l'a rappelé son conseil dans ses conclusions relatives à l'immunité de juridiction dont elle jouit, si sa dépendance économique envers l'armateur est source d'ambiguïtés, elle agit par délégation des États signataires des diverses conventions en matière maritime et participe, de ce fait, à une activité de service public.

Bien plus, la SpA RINA est soumise à la directive européenne 94/57/CE du 22 novembre 1994 et, à ce titre, il lui est interdit d'être sous le contrôle, de quelque nature que soit ce contrôle, de propriétaires ou de constructeurs de navires ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires.

Cette indépendance, qui doit être la caractéristique des sociétés de classification, tant pour la délivrance des certificats statutaires que du certificat de classe, dont les conseils de la SpA RINA ont fait remarquer qu'ils étaient indissociables (notamment au travers du formulaire de *«Structural Survey Report»*) et ressortissaient tous deux d'une prérogative de puissance publique, est incompatible avec une notion de services privés.

C'est pourquoi la cour, suivant en cela l'avis exprimé par le professeur BONASSIES dans un article paru dans la *“Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports”*, estime que, société de classification, la SpA RINA ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité de la convention C.L.C.

La S.A. TOTAL est, comme la cour l'a précédemment souligné, le véritable affréteur à temps de l'Erika. Or l'article III-4 c) de la convention C.L.C. fait bénéficier de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention *“tout affréteur”* précisant, pour bien marquer qu'il faut entendre de ce terme son acception la plus large, *“(sous quelque appellation que ce soit...)”*. Par conséquent elle doit bénéficier de cette canalisation de responsabilité, sauf à démontrer que la faute qu'elle a commise est une faute intentionnelle ou *“inexcusable”*.

Les fautes de M. SAVARESE retenues par la cour sont d'avoir minoré consciemment les travaux de réparation de l'Erika, notamment à Bijela, ce qui a permis qu'il navigue alors qu'il n'y était plus apte, et d'avoir affrété l'Erika qu'il savait délabré, faute d'entretien suffisant, prenant ainsi le risque d'un sinistre. Agir ainsi, c'est agir en osant beaucoup et jusqu'à l'imprudence, c'est à dire témérairement. C'est commettre volontairement une faute, éluder un entretien nécessaire, dont il avait nécessairement conscience qu'il conduirait à terme l'Erika, qui se dégradait du fait de la corrosion, au naufrage. Cette faute inexcusable, telle que la jurisprudence et l'article L. 321-4 du Code de l'aviation civile la définissent, prive M. SAVARESE du bénéfice des dispositions de la C.L.C.

La cour a retenu comme faute à la charge de la société TOTAL S.A. le fait par elle d'avoir affrété l'Erika sans respecter les règles qu'elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants.

Il s'agit bien d'un agissement personnel de TOTAL, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l'a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution.

Dès lors, les dispositions de la C.L.C. bénéficient à la S.A. TOTAL.

Cette reconnaissance de l'application de la C.L.C. à la SA TOTAL et non pas à la SpA RINA ou à M. POLLARA n'a aucun caractère discriminatoire, car ils ne sont pas dans une situation analogue, l'importance de leurs fautes étant sans commune mesure et ces prévenus n'étant pas dans le même rapport vis à vis du navire.

La Selar LYSIAS, dans ses conclusions, fait valoir que les dommages qui n'entrent pas dans la définition des *«dommages par pollution»* au sens de l'article I-6° de la convention C.L.C. ne sont pas concernés par cette convention et peuvent être réparés sur le fondement du droit commun.

Il en résulterait, selon ce raisonnement, que la S.A. TOTAL ne pourrait pas être condamnée à réparer le préjudice matériel, économique et moral, mais devrait l'être pour le préjudice écologique, s'il était reconnu par la cour.

Ce raisonnement est également repris, avec une manifeste prudence, dans le compte-rendu versé aux débats d'un séminaire de droit maritime approfondi dirigé par le professeur NDEDE. Il y est dit que l'environnement étant exclu du champ d'application du système international, il peut paraître envisageable de poursuivre des personnes exonérées par la convention sur le fondement du droit commun pour obtenir réparation.

Cependant, la convention Internationale du 1992 sur la Responsabilité Civile pour les Dommages Dus à la Pollution par les Hydrocarbures définit les *«dommages par pollution»* comme ceux *«causés à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire [...] 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 limités au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront»*.

Ainsi, bien loin d'exclure de son champ d'application l'altération à l'environnement, elle prévoit son indemnisation, même si elle en limite le montant aux mesures raisonnables de remise en état, ce qui correspond aux dispositions relatives à la réparation du préjudice causé à l'environnement, tel que prévu par l'article L. 160-1 du Code de l'environnement dans sa rédaction issue de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008.

Cette interprétation est renforcée par le préambule de la convention qui exprime la volonté des États signataires de régler au plan international les questions de responsabilité et d'assurer une réparation équitable des personnes, qu'il s'agisse de personnes physiques, morales, de droit privé ou public, y compris les États et ses subdivisions, qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires.

L'*«effet utile»*, tel que rappelé par le professeur CACHARD, de la convention C.L.C. conduit enfin à considérer que la canalisation de responsabilité dont profite ici la S.A. TOTAL, porte sur tous les types de préjudices.

La cour est donc amenée à constater que la convention C.L.C. fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la S.A. TOTAL.

Il a enfin été soutenu par le conseil de l'un des prévenus que les actions en dommages et intérêts présentées par diverses parties civiles seraient prescrites en application de l'article VIII de la convention C.L.C.

En effet cet article édicte une prescription des droits à indemnisation dans les trois ans à compter de la date du dommage, et un délai de forclusion de six ans après l'événement qui l'a occasionné. Cependant, à la différence du 4<sup>e</sup> de l'article III de cette même convention qui précise que ne peut être introduite aucune demande de réparation de dommage par pollution, *«qu'elle soit ou non fondée sur la présente convention»*, cet article VIII ne porte que sur *«les droits à indemnisation prévus par la présente convention»*.

Il en ressort que ceux qui échappent à son application échappent également à l'application de la prescription et de la forclusion qu'elle édicte.

En l'espèce, il a été constaté que M. POLLARA comme la SpA RINA n'entraient pas dans l'énumération de l'article III-4, c'est à dire de ceux qui bénéficient de la

canalisation de responsabilité instituée par la convention CLC et que M. SAVARESE, qui lui y entre, ne peut en bénéficier en raison de son fait personnel. Ils sont ainsi tous les trois hors du champ de la convention et ne peuvent donc bénéficier de ses dispositions.

De ce fait, la cour reste donc compétente pour statuer sur les demandes en réparation du préjudice causé par les fautes commises par MM. SAVARESE et POLLARA et la SpA FINA.

Certains des parties civiles, dans leurs conclusions, demandent la condamnation, sur le fondement de l'article 470-1 du Code de procédure pénale, lequel dispose que le tribunal correctionnel demeure compétent pour accorder réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite de tous les prévenus relaxés et l'un des conseils des parties civiles précise qu'il fonde sa demande sur les articles 1382 et 1383 du Code civil.

Mais ces parties civiles ne font état d'aucune autre faute que celles qui sont visées dans la prévention et dont la cour considère qu'elles sont inexistantes de leur part, hormis des soutes insuffisantes.

Or la réalité d'une insuffisance de soutes est discutée et, à la supposer établie, rien n'autorise à considérer que celle-ci serait l'une des causes du naufrage, le navire n'ayant pas eu le temps d'en consommer suffisamment pour que cette insuffisance ait eu de façon certaine une incidence sur le comportement du commandant.

De plus, si la société TOTAL S.A. doit être considérée comme affrètement au voyage et bénéficiaire à ce titre de la canalisation de responsabilité édictée par la convention CLC, il faut noter que la société TTC était le mandataire de TOTAL S.A. pour passer le contrat d'affrètement et que TPS a été clairement identifiée comme le mandataire de TTC, si bien que ces deux sociétés bénéficient également de la canalisation de responsabilité, en application du «f» du 4<sup>e</sup> paragraphe de l'article 3 de la convention CLC (qui, s'il ne renvoie pas au «b» de ce même paragraphe qui concerne M. POLLARA, renvoie au «c»).

De même, la société SELMONT, affrètement à temps de l'Erika, est bénéficiaire de la canalisation de responsabilité. Son mandataire social véritable et son préposé que sont MM. DUCCI et CLEMENTE doivent de la même façon bénéficier de la canalisation de responsabilité.

Les demandes fondées sur l'article 470-1 du Code de procédure pénale ne sauraient donc prospérer à l'égard ni de TTC, ni de TPS ni de MM. CLEMENTE et DUCCI.

## Chapitre 2 : Sur les préjudices, notamment écologique, et l'intérêt à agir des parties civiles

Hormis M. MATHUR, les parties civiles appelantes ont fait appel du jugement sans faire de distinction selon le délit reproché aux prévenus et donc également pour les conséquences civiles de la relaxe prononcée pour le délit de mise en danger d'autrui.

Néanmoins, les collectivités territoriales, les associations et syndicats appelants sont sans intérêt à agir pour ce qui concerne le délit de mise en danger d'autrui, qui ne concerne que l'équipage, et leur appel sera déclaré irrecevable de ce chef.

Il a été contesté par certains prévenus que les hydrocarbures ayant souillé les côtes des communes et collectivités parties civiles aient été ceux échappés de l'Erika. Il suffit, pour écarter cette objection, de se référer au dossier et, sans être exhaustif, aux côtes D287, D449 et D1295 du dossier qui font état des analyses des hydrocarbures échoués sur les plages de ces parties civiles. De plus, la simultanéité de l'échouage sur les côtes de ces communes et collectivités territoriales de nappes d'hydrocarbures présentant les mêmes caractéristiques (viscosité et solubilité) suffit à établir que sa cause en est bien le naufrage de l'Erika.

Le naufrage de l'Erika et le déversement qui s'en est suivi de milliers de tonnes de fuel oil n° 2 dans le golfe de Gascogne, puis l'arrivée, le 23 décembre 1999, d'innombrables nappes d'une émulsion de cet hydrocarbure et d'eau de mer sur 400 km de côtes, a, selon l'avis unanime des spécialistes et en raison de la nature extrêmement visqueuse de cette émulsion, d'un fort coefficient de marée et de la violente tempête qui a suivi cette arrivée, causé une catastrophe écologique comme la France n'en avait jamais connue.

Les eaux côtières, les plages, les rochers, les dunes, les marais salants, les zones conchylicoles, ostréicoles, l'estran sur une hauteur atteignant parfois dix mètres, ont été souillés par un produit que les analyses ont révélé dangereux pour la santé des être vivants, en raison de sa teneur importante en hydrocarbures poly-aromatiques (01303/3), nickel et vanadium et qui est considéré par la SA TOTAL elle-même (01118/1) comme susceptible d'être cancérigène.

D'importants espaces, ressources et milieux naturels en ont été gravement affectés.

Les prévenus, telles la société TOTAL et ses filiales, stigmatisent les demandes des parties civiles au titre de la réparation du préjudice écologique et évoquent tout à la fois "une avalanche de demandes d'une multitude de parties civiles revendiquant pour chacune d'entre elles l'existence d'un rôle en matière de protection de l'environnement", le fait que la France a confié à l'Etat et à nulle autre collectivité publique le rôle de gardien de la nature, le fait que la lésion des intérêts collectifs qu'une personne a pour charge de défendre constitue un préjudice moral, ou encore les risques patents de dérives prétoriennes ou de double indemnisation à la faveur de méthodes "pseudo-scientifiques".

Ce faisant, ils opèrent une confusion entre ce qui ressort du fondement même de l'action de ces parties civiles dans le contexte particulier d'une atteinte à l'environnement, de la recevabilité de leur action en regard des préjudices invoqués et de l'évaluation de ces préjudices.

S'agissant, en premier lieu, des préjudices réparables résultant de la pollution, les dommages causés par le déversement des hydrocarbures sont à l'origine d'un certain nombre de préjudices qu'il appartient à la cour, tenue de réparer aussi exactement que possible l'équilibre qu'ils ont détruit en replaçant les victimes dans l'état dans lequel elles se seraient trouvées si l'acte dommageable ne s'était pas produit, d'identifier et de caractériser.

Seront d'abord indemnisés les préjudices patrimoniaux et extra-patrimoniaux subis par les sujets de droit justifiant de leur qualité pour agir et démontrant que le préjudice dont ils demandent réparation est certain, direct et personnel.

Au titre de ces préjudices subjectifs, trois postes peuvent être distingués :

- le préjudice matériel lié aux activités de dépollution, lequel s'entend des frais de remise en état, tels les frais liés au nettoyage des sites, au sauvetage de la faune sauvage ou à la restauration des infrastructures ou encore les atteintes à l'outil de travail,
- le préjudice économique résultant de la pollution, lequel s'entend de l'ensemble des pertes de revenus et des gains manqués, tels les pertes de marchés, les manques à gagner ou les pertes de chiffre d'affaires,
- le préjudice moral résultant de la pollution qui recouvre aussi bien le trouble de jouissance que l'atteinte à la réputation, à l'image de marque et à des valeurs fondant l'identité de la victime.

Sera, par ailleurs, indemnisé, ainsi que l'ont à bon droit retenu les premiers juges, le préjudice écologique résultant d'une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, réparable par équivalent monétaire.

Ce préjudice objectif, autonome, s'entend de toute 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.

La Cour européenne des Droits de l'homme, dans un arrêt Lopez Ostra du 9 décembre 1994, a été amenée à reconnaître expressément à ces éléments de la nature une valeur patrimoniale et à considérer que l'atteinte qui peut leur être portée est source de préjudice réparable.

Elle a ainsi jugé, se fondant sur l'article 8 de la CEDH et à propos de la puanteur d'une station d'épuration proche d'une habitation, que «*Il va pourtant de soi que les atteintes graves à l'environnement peuvent affecter le bien-être d'une personne et la priver de la jouissance de son domicile de manière à nuire à sa vie privée et familiale*».

La Convention européenne du paysage de Florence, du 20 octobre 2000 (ratifiée par la France le 13 octobre 2005) est venue souligner dans son préambule que "le paysage participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social" et qu'il "constitue une ressource favorable à l'activité économique", qu'il "concoure à l'élaboration des cultures locales et [...] représente une composante fondamentale du patrimoine culturel et naturel de l'Europe, contribuant à l'épanouissement des êtres humains"; qu'il est "partout un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien" et qu'il "constitue un élément essentiel du bien-être individuel et social, et que sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun".

Le législateur français, en instituant l'article L 110-1 du Code de l'environnement, issu de la loi du 27 février 2002, a qualifié de «patrimoine» «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 auxquels ils participent», ajoutant qu'il est celui de la Nation.

Plus récemment, par l'article premier de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008, article complétant par un titre VI le livre 1<sup>er</sup> du Code de l'environnement, il a institué un principe de réparation, dont le coût est supporté par les personnes exerçant ou contrôlant effectivement, à titre professionnel, une activité économique, des détériorations directes ou indirectes à l'environnement, notamment celles qui créent un risque grave pour la santé humaine du fait de la contamination des sols, qui affectent gravement l'état

écologique, chimique ou quantitatif ou le potentiel écologique des eaux, qui affectent gravement le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable certaines espèces ou leurs habitats, sites de reproduction ou aires de repos, qui affectent les fonctions assurées par les sols, les eaux et les espèces au bénéfice du public.

Force est de considérer que cette disposition de la loi n'est pas applicable à la présente procédure, puisque dans le titre VI précité du Code de l'environnement est inséré un article L 161-5 qui dispose que ce même titre n'est pas applicable lorsque le fait générateur est survenu avant le 30 avril 2007.

Mais elle n'en illustre pas moins cette reconnaissance d'un préjudice écologique «pur» en droit français.

Toute cette évolution traduit une prise de conscience que l'habitude prise de simplifier les prémisses d'un raisonnement pour le faciliter, a conduit à considérer l'homme isolément de son milieu naturel, à négliger l'interaction permanente de l'homme avec la nature et à oublier que la nature fait partie de l'homme, comme il en fait partie.

Il découle de cette interdépendance que toute atteinte non négligeable au milieu naturel constitue une agression pour la collectivité des hommes qui vivent en interaction avec lui et que cette agression doit trouver sa réparation.

C'est ainsi que le déversement de la cargaison de l'Erika à compter du 23 décembre 1999 est venu porter atteinte, de manière directe ou indirecte, à un intérêt collectif.

S'agissant, en deuxième lieu, de l'intérêt personnel à agir dénié par les prévenus aux parties civiles, aux termes de l'article 2 du Code de procédure civile, «l'action civile en réparation du dommage causé par (...) un délit (...) appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage direct causé par l'infraction».

Les articles 2 et 3 de ce code ouvrent l'action civile à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage matériel ou moral découlant des faits objet de la poursuite, sans en exclure les personnes morales de droit public.

Le jugement déféré, qui a admis la recevabilité de l'action des parties civiles constituées au titre des trois postes de préjudice tels qu'évoqués ci-avant (matériel, économique, moral) sera, sur ce point, confirmé.

Pour ce qui est de la recevabilité de l'action au titre du préjudice objectif que constitue le préjudice écologique "pur", le tribunal, sur un critère tenant à l'existence ou à l'absence d'une compétence spéciale en matière environnementale, a estimé que les régions et les communes n'étaient pas recevables à agir, alors que les départements, eu égard à la compétence que leur attribue l'article L 142-1 du Code de l'urbanisme, l'étaient.

S'il est vrai, comme s'en prévalent les prévenus, que le droit d'agir pour défendre cet intérêt collectif peut légitimement être revendiqué par l'Etat, en sa qualité de défenseur des intérêts de la Nation et au travers de l'action du parquet, il peut l'être aussi par les collectivités territoriales dès lors, ainsi que requis par l'article 2 sus-visé, qu'il lui est personnel.

En effet, le Code général des collectivités territoriales, après avoir posé en son premier article le principe de la libre administration de ces collectivités territoriales par des conseils élus, dispose (dans son article L 111-4) : "Les communes, les départements et les régions concourent avec l'Etat à l'administration et à l'aménagement du territoire, au développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique, ainsi qu'à la protection de l'environnement, à la lutte contre l'effet de serre par la maîtrise et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et à l'amélioration du cadre de vie".

Il ne saurait mieux dire que la finalité ultime d'une collectivité territoriale, c'est le mieux-être de la collectivité de ses habitants.

Les pouvoirs nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par la loi sont certes répartis entre les différentes collectivités territoriales.

Ainsi, les régions (selon l'article L 1511-1 du Code général des collectivités territoriales) ont pour mission de coordonner sur leur territoire les actions de développement économique des collectivités territoriales et de leurs groupements, sous réserve des missions incombant à l'Etat. Or le développement économique est intimement lié à une bonne gestion des ressources de l'éco-système.

Pour les départements, l'article L 142-1 du Code de l'urbanisme disposait, dans sa rédaction applicable lors du naufrage de l'Erika : «Afin de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels selon les principes posés à l'article L 110, le département est compétent pour élaborer et mettre en oeuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles, boisés ou non (...)». Ils avaient donc une habilitation spéciale pour la protection de la nature.

Quant aux communes, elles élaboraient un plan local d'urbanisme (à l'époque plan d'occupation des sols) qui devait notamment, en prenant en compte la préservation de la qualité des paysages et la maîtrise de leur évolution, identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection. Elles ont donc une compétence particulière dans la protection des secteurs écologiquement sensibles.

Si les pouvoirs et compétences diffèrent, l'objectif reste le même quelle que soit la collectivité territoriale concernée : maintenir, au moins, et améliorer, de préférence, ce bien-être si dépendant de la qualité du cadre de vie.

Toute atteinte à l'environnement non seulement préjudicie directement à ce bien-être que la collectivité territoriale tente d'apporter à l'ensemble de ses habitants, mais elle contrarie également les efforts faits par elle, dans le cadre de ses compétences, pour améliorer leur cadre de vie (et celui des touristes qu'accueille sa population).

Ce préjudice lui est personnel, car l'intérêt de la Nation ne se confond pas avec celui de la commune, du département ou de la région, qui peuvent avoir des intérêts contradictoires en matière d'environnement. L'exemple le plus caractéristique est celui de l'implantation sur le territoire d'une commune d'une usine de traitement des déchets ou des eaux usées d'un département ou d'une communauté d'agglomérations.

De plus, les actions de l'Etat et des collectivités territoriales ne se confondant pas, le dommage causé par l'atteinte portée à leur action en ce domaine leur est propre et ne peut être assimilé à un dommage causé à la Nation toute entière.

Par l'article 5 de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 (devenu l'article L 142-4 du Code de l'environnement), modifiant et complétant le titre IV du Code de l'environnement, les collectivités territoriales et leurs groupements se sont vu reconnaître la possibilité d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel elles exercent leur compétence, comme l'avaient déjà obtenu les associations de protection de l'environnement, sous certaines conditions, du fait de l'atteinte à l'environnement qui lèse de manière directe ou indirecte les intérêts collectifs qu'elles ont statutairement pour mission de sauvegarder.

Inclus dans le titre IV, l'article L 142-4 du Code de l'environnement précité n'est pas soumis aux dispositions de l'article L 161-5 du titre VI restreignant son application dans le temps.

Selon une jurisprudence fermement établie à propos de l'article 13 de la loi du 13 juillet 1990 tendant à réprimer tout acte raciste, antisémite ou xénophobe, revêt le caractère d'une loi de forme ou de procédure, et doit, à ce titre, trouver application dans les instances pénales en cours au moment de sa promulgation la loi reconnaissant à une association les droits reconnus à la partie civile.

Dès lors, de même que l'article L 142-2 du Code de l'environnement qui le précède et qui attribue aux associations de protection de l'environnement répondant à certaines conditions les droits reconnus à la partie civile, l'article L 142-4 du même code qui institue une disposition similaire pour les collectivités territoriales et leurs groupements est applicable immédiatement aux instances en cours.

Ces deux articles, qui attribuent l'exercice des droits reconnus à la partie civile aux collectivités territoriales et aux associations de protection de l'environnement agréées, diffèrent en ce que le premier exige que les faits constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement portent un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs que ces associations ont pour objet de défendre, tandis que le second n'édicte que la condition que ces faits portent un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel les collectivités territoriales exercent leurs compétences (sans aucunement exclure comme le soutiennent les conseils de la société TOTAL les infractions de pollution dont il est question dans de nombreux articles de la loi).

Il n'est donc pas nécessaire, comme l'ont énoncé les premiers juges, que les collectivités territoriales disposent d'une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire pour demander réparation des atteintes à l'environnement causées sur ce territoire par l'infraction, condition nécessaire pour leur reconnaître un préjudice direct.

Il résulte de ce qui précède que les parties civiles sont recevables à poursuivre la réparation d'un préjudice portant atteinte à un intérêt collectif que le droit protège.

S'agissant, en troisième lieu, de la réparation de ce préjudice, la cour ne saurait méconnaître le principe de la réparation intégrale du préjudice au seul motif que l'appréciation de l'atteinte à l'environnement et l'évaluation de son indemnisation présupposeraient, comme l'affirment les prévenus, l'existence d'une législation permettant de déterminer clairement les modes d'évaluation de ce préjudice ou qu'il n'existe pas d'inventaire préalable à la catastrophe de l'Erika ou encore que des éléments de comparaison font partie défaut.

Elle ne saurait davantage retenir la qualification de "pseudo-scientifiques" appliquée par les prévenus aux méthodes d'évaluation proposées qui ont, chacune, à des degrés divers, leur pertinence, même si elles ne conduisent qu'à des approches parcellaires du préjudice tel que soumis à l'appréciation de la cour.



Il a été proposé plusieurs approches pour l'évaluation de ce préjudice.

Ainsi l'association Robin des Bois rappelle dans ses conclusions que le professeur Claude CHASSÉ avait réalisé un bilan statistique de la perte de biomasse causée par la pollution de l'Amoco Cadiz et que, prenant pour critère de valeur les prix de vente à la criée des poissons, crustacés et coquillages, il avait évalué le coût de cette marée noire à 1,5 milliard de francs. Mais la méthode laissait de côté la valeur des services rendus à l'humanité par les écosystèmes océaniques.

Elle rappelait aussi que le professeur COSTANZA, de l'université du Vermont, avait tenté d'y intégrer ces services et avait procédé à une évaluation par hectare des divers écosystèmes, méthode qui laisse cependant de côté l'interaction homme-nature, puisque le premier, volontairement ou non, rend des services à la nature (même s'ils peuvent ne pas être équivalents).

Cette association a proposé de multiplier la moyenne, par tonne déversée, des dommages-intérêts prononcés par les tribunaux au profit des parties civiles à l'occasion de rejets d'hydrocarbures, par le nombre de tonnes perdues par l'Erika.

Mais cette méthode ne fait que perpétuer l'évaluation empirique employée par le passé, sans aboutir à une meilleure appréciation, puisque passé un certain seuil de pollution, et donc une certaine quantité de polluant dans le même espace, le dommage écologique ayant atteint son maximum ne peut plus s'aggraver.

Le conseil du département de la Vendée propose d'évaluer le préjudice par la "perte d'arnénité" de ses habitants, suivant en cela une proposition d'évaluation employée aux Etats-Unis pour l'Exxon Valdez et consistant à rechercher quelle somme les bénéficiaires du littoral sont prêts à payer pour la préservation du littoral pollué.

Cependant ce procédé se fonde sur une appréciation éminemment subjective et qui diminue avec l'atténuation du ressenti du traumatisme subi.

La difficulté d'apprécier le préjudice écologique "pur" est d'autant plus grande que la nature n'a pas fait l'objet d'un inventaire préalable à la catastrophe de l'Erika et que les éléments de comparaison manquent en partie.

Mais cette difficulté est similaire à celle rencontrée pour tenter de compenser les préjudices moraux et physiques (la destruction d'un écosystème peut se comparer à une sorte d'amputation d'une part de soi-même).

Eu égard aux multiples approches proposées et aux éléments soumis à son appréciation dans le contexte particulier de cette pollution par des hydrocarbures particulièrement nocifs, la cour retiendra, afin de parvenir à une juste évaluation monétaire du préjudice environnemental subi par chacune des parties civiles, divers paramètres tenant :

- pour les communes et quand elles en disposaient, de la surface d'étranger 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 lesquelles elle disposait de tous 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 disposait, de la notoriété et la spécificité de leur action, pour apprécier l'atteinte portée à leur "animus societatis", cette partie d'elles-mêmes qui est leur raison d'être.

### Chapitre 3 : Sur les préjudices des parties civiles

Les associations :

- France Nature Environnement, partie civile appelante, a pour objet de protéger, de conserver et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, les sols, les sites et paysages, le cadre de vie dans une perspective de développement durable, de lutter contre les pollutions et nuisances, et d'une manière-générale d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement, de l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire et de l'urbanisme ainsi que de défendre en justice l'ensemble de ses membres et leurs intérêts, notamment ceux résultant de l'objet de chaque association fédérée.

L'association France Nature Environnement est agréée comme association de protection de la nature depuis le 29 mai 1978 (D 2338/10).

Devant le tribunal, elle sollicitait exclusivement la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 400.000 euros.

Le tribunal lui a alloué 15.000 euros à ce titre.

Devant la cour, elle souligne la forte mortalité des oiseaux marins et des mammifères marins dus à la pollution de l'Erika, la destruction des coquillages et autres animaux littoraux, bouleversant les écosystèmes côtiers, l'atteinte à la flore littorale avec pour conséquence la fragilisation des dunes.

Elle indique fédérer plus de trois mille associations adhérentes et avoir plus de 300.000 membres et un budget d'un million et demi d'euros.

La marée noire a porté gravement atteinte à son objet social et lui a donc causé un préjudice moral.

La cour observe qu'en effet, la marée noire a très sérieusement porté atteinte aux intérêts qu'elle s'est donnée mission de défendre en contrariant ses multiples efforts pour protéger les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques.

Ce dommage, direct et indirect, lui est personnel pour les raisons exposées plus haut et parce qu'il porte atteinte à son objet social.

Il se distingue ainsi de l'atteinte à l'intérêt général que défend le ministère public et de celui des autres associations de protection de la nature qui sont ses membres et dont il va être parlé ci-après.

La cour, eu égard à l'importance de la marée noire et de l'activité déployée par cette association qui siège au conseil de l'eau, au conseil national de protection de la nature, au conseil du bruit, au conseil national des déchets, au conseil national du développement durable etc...., qui coordonne des campagnes nationales de sensibilisation à la préservation de la nature et édite plusieurs revues, estime que le préjudice moral qui lui a été ainsi causé s'élève à 70.000 €. Cette somme réparant intégralement le préjudice qui lui a été causé, il n'y a pas lieu d'ordonner la publication de l'arrêt qu'elle demande, celui-ci, au surplus, étant appelé à une certaine diffusion.

- L'association Pour la Protection des Animaux Sauvages, dite "ASPAS" (D165), partie civile appelante, a pour but d'agir pour la protection de la faune, de la flore, la réhabilitation des animaux sauvages blessés (centres de soins) et la conservation du patrimoine naturel en général, (lutte contre la pollution des milieux, les excès de la chasse, etc.).

Devant le tribunal, elle demandait la condamnation des prévenus à lui payer 50.000 € pour son préjudice moral et la publication du jugement.

Le tribunal a condamné solidairement MM. SAVARESE et POLLARA ainsi que les sociétés TOTAL et RINA à lui verser 15.000 € de préjudice moral.

Devant la cour, par les conclusions que son conseil a déposés, elle demande, dans le dispositif, condamnation solidaire des prévenus à lui payer 10.000 € et la publication du jugement dans cinq journaux pour préjudice moral et, dans les motifs, 50.000 €. Il s'agit manifestement d'une erreur matérielle, l'ASPAS n'ayant pas formé appel pour demander moins que ce qu'elle a obtenu, et la cour prendra en compte ce second chiffre.

La Cour, compte-tenu de l'importance et de la nature de l'activité qui est celle de cette association, qui compte plus de 60.000 membres, et jugeant qu'elle a subi un préjudice moral assez important du fait de l'atteinte sévère portée par la marée noire à son propre objet social, distinct de l'intérêt général, portera l'indemnité qui lui a été octroyée à ce titre à la somme de 30.000 €, sans publication de la décision, le préjudice étant entièrement réparé par la somme allouée.

- l'association Eaux et Rivières de Bretagne, appelante, a pour objet statutaire de promouvoir le respect de l'eau et des milieux naturels aquatiques, jusqu'aux estuaires et à la mer et de participer à la lutte contre la pollution de l'eau et des écosystèmes aquatiques. Son conseil d'administration a compétence pour agir en justice.

Devant le tribunal, elle demandait 400.000 € pour son préjudice moral et la publication du jugement.

Le tribunal l'a déclarée irrecevable.

Devant la cour, elle demande 50.000 € pour son préjudice moral et la publication «du jugement» dans cinq journaux.

La cour, compte-tenu de l'importance et de la nature de l'activité qu'elle déploie au travers de la soixantaine d'associations locales adhérentes et des moyens financiers dont elle dispose (un budget qui atteignait plus de 700.000 € en 2005), de l'importance de la marée noire et du préjudice moral qu'elle lui a causé en contrariant gravement la réalisation de son objet social, lui accordera une somme de 30.000 €, sans publication de la décision, le préjudice étant entièrement réparé par la somme allouée.

- l'association «Greenpeace France» a notamment pour but la lutte contre toutes les formes de pollutions et de nuisances en considérant notamment leur impact sur la santé humaine.

Devant le tribunal, elle demandait 400.000 € pour son préjudice moral et la publication du jugement. Le tribunal lui a accordé 30.000 € au titre de son préjudice moral.

Elle demande à nouveau 400.000 € de préjudice moral et la publication «du jugement» dans cinq journaux.

L'association Greenpeace France, émanation de l'association GREENPEACE qui compterait plus de 3 millions de membres dans le monde, en a, elle, 120.000 et emploie plus de soixante salariés pour un budget de 9 millions en 2008.

Eu égard à l'opiniâtreté avec laquelle elle sert son objet social et à l'ampleur de la marée noire qui a sérieusement entravé ses efforts en ce sens, il apparaît à la cour que son préjudice moral a été insuffisamment apprécié et l'indemnité qui lui sera allouée à ce titre sera portée à 50.000 €, sans publication de la décision, le préjudice étant entièrement réparé par la somme allouée.

- l'association les Amis des Chemins de Ronde 56, partie civile appelante, a pour objet de veiller à la protection de l'environnement des chemins sur l'ensemble du territoire des communes littorales et des estuaires et de veiller à la préservation du patrimoine naturel. Devant le tribunal, elle demandait 10.000 € pour son préjudice moral et la publication du jugement. Le tribunal l'avait dite irrecevable en sa constitution de partie civile.

Elle redemande 10.000 € de préjudice moral et la publication «du jugement» dans cinq journaux.

L'association qui a une notoriété locale a subi, du fait de l'ampleur de la marée noire qui a contrarié sérieusement la poursuite de son objet social, un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 5.000 €, sans publication de la décision, le préjudice étant entièrement réparé par la somme allouée.

- l'association World Wildlife Fund (W.W.F.), appelante, a pour but, notamment, de promouvoir, d'encourager et d'assurer la protection et la conservation de la faune et de la flore, des sites, des eaux, des sols et autres ressources naturelles.

Devant le tribunal, elle demandait 400.000 € et la publication du jugement. Le tribunal lui avait alloué 30.000 € de préjudice moral.

Elle demande 400.000 € de préjudice moral et la publication «du jugement» dans cinq journaux.

Cette association a une notoriété internationale et, au plan national, réunit plus de 130.000 adhérents et dispose de 60 salariés. Du fait de l'ampleur de la marée noire qui a contrarié sérieusement les efforts qu'elle déployait, en collaboration notamment avec l'Agence Spatiale Européenne, pour lutter contre la pollution, elle a subi un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 50.000 €, sans publication de la décision, le préjudice étant entièrement réparé par la somme allouée.

- l'association Ligue de la Protection des Oiseaux (ci-après dénommée LPO par commodité), partie civile appelante, a pour but la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent, et, en particulier, la faune et la flore qui y sont associées.

Eu égard à son objet social, elle a subi du fait de la marée noire un préjudice qui constitue en lui-même un intérêt à agir.

Le tribunal lui a accordé 303.167,13 € pour son préjudice matériel, 100.000 € en réparation de son préjudice moral et 300.000 € pour son préjudice pour atteinte à l'environnement.

Elle demande devant la cour la «confirmation des dispositions civiles du jugement» mais aussi la condamnation des prévenus à lui payer 700.000 € de préjudice moral et 11.846.930 € de préjudice écologique, ainsi que 150.000 € au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

Elle rappelle que, devant le tribunal, elle demandait 800.000 € au titre de son préjudice matériel résiduel non pris en charge par le plan POLMAR ou le FIPOL, 11.846.930 € au titre de la réparation du préjudice écologique lié à la destruction de l'avifaune.

Il est soutenu par les conseils des prévenus qu'il s'agirait de demandes nouvelles et comme telles irrecevables.

Cependant la cour constate que chacun des chefs de dommages pour lesquels des demandes sont faites a été soumis au débat en première instance et que la prohibition des demandes nouvelles ne sauraient interdire à la partie civile d'élever devant la cour d'appel le montant de sa demande pour un chef de dommage déjà soumis au débat en première instance (v. not. crim 13 déc. 83, 27 mai 08, 7 oct. 08). D'ailleurs, ne constitue pas une demande nouvelle en cause d'appel la demande de la partie civile qui, bien que reposant sur un fondement juridique différent, tend aux mêmes fins que celle soumise aux premiers juges (crim. 29 juin 99).

Il ressort des pièces versées que la LPO a engagé de nombreuses actions telles que la collecte des oiseaux, leur transport, leur dépollution, leur surveillance, engageant de plus des frais de coordination, le total de ce préjudice matériel résiduel, déduction faite des sommes reçues du Plan POLMAR, représentant une somme de 303.167,13 €.

Ce montant a été contesté au motif que la société TOTAL-FINA lui a versé la somme de 4 MF, dont deux, selon le protocole d'accord signé avec cette société le 29 décembre 1999, à titre de don, les deux autres étant un acompte sur les indemnités recouvrées le cas échéant sur les responsables du naufrage ou leurs assureurs ou encore le FIPOL. Cette dernière somme a été convertie en don simple, par lettre du 10 décembre 2002.

S'agissant de versements motivés par une intention libérale, ils ne sauraient être considérés comme un enrichissement sans cause et déduits des sommes allouées à la LPO au titre du préjudice qu'elle a subi.

Le préjudice matériel résiduel dont il s'agit n'a pas été indemnisé par le FIPOL, la juridiction saisie ayant considéré que seul le préjudice matériel non compensé par des dons devait être indemnisé par cet organisme.

Par conséquent, le préjudice devant être intégralement réparé, la cour confirmera l'allocation de cette somme à la LPO au titre de son préjudice matériel.

La cour reconnaît que la LPO, association qui défend très activement et inlassablement la cause des oiseaux, a subi par suite de l'anéantissement d'une partie de ses efforts, de la disparition d'espèces qu'elle tentait de protéger des effets d'un comportement humain trop souvent irresponsable et prodigue de la nature, un préjudice moral très important, justement évalué par le tribunal à la somme de 100.000 €.

Comme cela a été indiqué plus haut, l'atteinte portée à la préservation du milieu naturel, dans toute la complexité de ses composantes, est distincte de celle portée aux intérêts patrimoniaux et extra-patrimoniaux des sujets de droit. Elle a touché, en l'espèce, les oiseaux marins dans tous les aspects de leur vie, intérêt collectif que la LPO s'est donnée pour mission de protéger. Atteinte dans son «animus societatis» qui compose et caractérise sa personnalité propre, elle a subi un préjudice personnel et son intérêt à agir est par conséquent établi.

Le préjudice écologique «pur» consécutif à cette atteinte ne peut faire l'objet de mesures de réparation comme cela a déjà été rappelé et ne peut faire l'objet que d'une mesure de compensation pécuniaire.

Pour évaluer le montant de cette dernière, la cour doit tenir compte du coût des mesures raisonnables de réparation que l'objet de cette association pourrait la conduire à mettre en oeuvre.

Eu égard au nombre d'oiseaux de chaque espèce victimes de la marée noire, mais aussi à la capacité de la nature à se régénérer et, en l'occurrence, de la capacité des espèces d'oiseaux relativement communes à compenser par reproduction leurs pertes accidentelles et, à l'inverse, de la difficulté à rétablir des populations d'oiseaux plus rares ou dont les capacités d'adaptations sont moins grandes, compte-tenu encore de la nécessité, pour que les mesures de réparations soient les plus efficaces possibles, de mener des études sur le suivi temporel des oiseaux marins et d'étudier la réintroduction des espèces disparues ou gravement menacées, la cour possède les éléments d'appréciation lui permettant de fixer à 300.000 € la compensation pécuniaire du préjudice écologique «pur» de la LPO.

- l'association Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, partie civile intimée ayant conclu une transaction avec la S.A. TOTAL et qui n'est pas représentée devant la cour, a notamment pour objet de participer à la mise en oeuvre de politiques de protection de l'environnement.

Elle demandait devant le tribunal le remboursement de frais engagés par ses membres pour lutter contre la pollution de l'Erika et pour les actions de communication nécessitées par la situation qu'elle engendrait, à hauteur de 18.773 €.

Elle demandait 10.000 € pour préjudice moral pour l'atteinte à son objet social, 15.000 € de préjudice matériel et 15.000 € de frais des membres ayant participé au nettoyage.

Le tribunal a évalué son préjudice moral à 5.000 €, la déboutant du surplus de ses demandes.

L'indemnité qui lui a été allouée pour ce préjudice a été justement appréciée au vu des circonstances et des éléments qu'elle avait fourni sur son activité et la condamnation solidaire des prévenus tiers à la transaction conclue, sera confirmée.

- l'association Environnement 56, partie civile intimée qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL et qui n'est pas représentée devant la cour, a notamment pour objet statutaire de défendre les espaces et milieux naturels susceptibles d'être pollués dans les communes du littoral ou dans les zones sensibles de l'intérieur du département du Morbihan.

Le tribunal lui a alloué 10.000 € en réparation de son préjudice moral eu égard à l'atteinte portée par la marée noire aux intérêts qu'elle a pour objet de défendre. Par l'atteinte manifeste que la pollution engendrée par le naufrage de l'Erika a porté à son objet social, il lui a été causé un préjudice moral qui a été justement apprécié au vu des circonstances et des éléments qu'elle avait fourni sur son activité et la condamnation solidaire des prévenus tiers à la transaction conclue sera confirmée.

- l'association Confédération de la Consommation du Logement et du Cadre de Vie, dite CLCV, partie civile qui s'est désistée de son appel à l'égard de la S.A. TOTAL a pour objet, notamment, d'agir sur le cadre de vie, la consommation, l'habitat, l'environnement, la santé, l'enseignement et les services publics.

Devant le tribunal, elle demandait la condamnation des parties civiles au paiement de la somme de 100.000 €.

Elle demande que soit constaté l'acquiescement de la S.A. TOTAL au jugement en ce qu'il a statué sur son préjudice et confirmé le jugement sur la réparation allouée, outre une somme au titre de l'article 475-1 du C.P.P.

La marée noire engendrée par le naufrage de l'Erika a porté atteinte à l'objet même de cette association qui a vu ses efforts, tant dans le domaine de la protection de la nature, activité pour laquelle elle est agréée depuis 1990, que dans celui de la protection des consommateurs, gravement compromis. Elle a donc un intérêt à agir.

Eu égard à la notoriété de cette association dans ces deux domaines, aux efforts qui sont les siens pour réaliser son objet et à l'atteinte qui leur lui a été portée, la somme de 15.000 € accordée par le tribunal au titre de son préjudice moral n'apparaît pas exagérée et sera confirmée.

La cour constatera, au vu de la transaction intervenue, que la CLCV a été entièrement remplie de ses droits, sauf pour ce qui concerne la somme que la cour lui allouera au titre de l'article 475-1 du C.P.P.

- l'association Robin des Bois, déclarée irrecevable par le tribunal, demande à la cour de condamner les prévenus à lui payer 14 millions d'euros «pour constituer un fonds fiduciaire dédié au financement des suivis environnementaux, et 200.000 € pour son préjudice moral.

Elle souligne la complexité du dommage écologique causé par les marées noires, qu'il s'agisse, sur le long terme, des effets sur la capacité de reproduction et de croissance de certaines espèces, portant atteinte à l'équilibre de l'écosystème, et la difficulté de l'évaluer financièrement. Elle rappelle qu'il avait été proposé

à cette fin d'évaluer la perte de biomasse, sans faire l'unanimité, ou encore d'évaluer les services rendus à l'humanité, ce qui conduit pour une superficie atteinte de 9.200 km<sup>2</sup> à une évaluation fluctuant de 577 \$ US pour le domaine purement marin jusqu'à 22.000 \$ US pour les estuaires, ou encore une méthode empirique fondée sur la moyenne des condamnations prononcées en faveur des associations de protection de l'environnement dans les procès intentés pour dégazage, qui seraient de 3.000 € au moins par tonne d'hydrocarbures déversés.

Il souligne que les travaux de suivi de la pollution de l'Erika sont insuffisants dans le temps, dix ans, dans l'espace, le sud et le nord de l'estuaire de la Loire, et en intensité, puisqu'il n'y a pas de suivi sédimentaire, ou d'investigation sur les poissons migrateurs.

Le suivi réalisé de 2001 à 2004 a bénéficié d'un budget de 4,8 millions d'euros et il est nécessaire de le poursuivre, ce qui expliquerait le montant de la demande.

Quant au préjudice moral de Robin des Bois, la marée noire a porté atteinte directement ou indirectement aux objectifs que cette association a mission de défendre et a monopolisé ses ressources.

La cour constate que la marée noire, qui a souillé une superficie particulièrement importante de la mer et du rivage, a contrarié considérablement les objectifs de cette association qui est, notamment, de participer à la protection de l'environnement et des espèces menacées et à la sauvegarde des milieux naturels.

L'association, qui est reconnue pour son action pour la protection de l'environnement marin et participe notamment à la Commission Baleinière Internationale, a été nommée expert de la Commission d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans les districts d'Abidjan et qui est membre du Conseil supérieur des Installations Classées, a subi de ce fait un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 50.000 €.

Pour ce qui concerne son préjudice écologique, la communauté de ses membres, très impliquée dans l'action menée pour la préservation de la nature, avec laquelle elle se veut en symbiose, a perdu, avec la souillure de la mer, une partie de son «animus societatis» et, d'une certaine façon, une partie d'elle-même. Ce préjudice, qui lui est personnel, doit être réparé. Cependant, la cour n'a que le pouvoir de prononcer une condamnation pécuniaire, laissant à ceux qui en bénéficient le soin d'en disposer comme ils l'entendent.

Le préjudice causé à cette association est sans rapport avec le coût d'une étude destinée à étudier les effets à long terme de la pollution sur l'écosystème, même si cette étude, du ressort des pouvoirs publics, peut être jugée nécessaire.

La cour considère, au vu des éléments fournis sur l'importance de cette association, que le dommage ainsi causé à Robin des Bois doit être évalué à 50.000 €, comme le préjudice moral, qui est en quelque sorte le "prix du découragement", qu'elle a subi, avec lequel cependant il ne se confond pas.

- L'Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir Saint Brieuc et Environs a pour but, notamment, de soutenir l'action des consommateurs.

Devant le tribunal, elle demandait 30.000 € au titre du préjudice environnemental et 20.000 € au titre de l'atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs. Le tribunal l'avait déclarée irrecevable.

Elle demande 20.000 € au titre de l'atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs.

Cette association fait état du préjudice causé à la collectivité des consommateurs durablement privés des sites touristiques affectés par la pollution et des prestations de service touristiques offertes sur ces sites.

La cour considère, au vu de l'ampleur de la pollution et du préjudice qui en est résulté pour les consommateurs, qui consomment aussi les services fournis par la mer et ses produits, que son préjudice sera justement réparé par l'octroi d'une somme de 5.000 €.

- L'Union Fédérale des Consommateurs de Brest, agréée comme association de consommateurs et association de protection de l'environnement, a pour objet social, notamment, de soutenir l'action des consommateurs, usagers et contribuables en vue de leur permettre de conquérir et d'exercer leur pouvoir dans la société, afin d'aboutir à une amélioration de leurs conditions de vie dans tous les domaines, de représenter en tout lieu et auprès de toutes instances, et notamment en justice, les intérêts matériels et moraux des consommateurs et usagers et d'agir pour la protection du cadre de vie et de l'environnement, et notamment dans le cadre de la loi N° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau et plus généralement de prendre toutes mesures conformes à son objet.

Devant le tribunal, elle demandait 30.000 € de préjudice environnemental et 20.000 € au titre de l'atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs. Le tribunal lui a alloué une indemnité de 5.000 €.

Elle demande 30.000 € au titre du préjudice environnemental et 20.000 € au titre de l'atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs.

Cette association fait état du préjudice causé à la collectivité des consommateurs privés des sites touristiques pollués et de l'atteinte portée au cadre de vie des habitants de la région et aux intérêts qu'elle a mission de défendre en tant qu'association de défense de la nature et de l'environnement.

La cour considère, au vu de l'ampleur de la pollution et du préjudice qui en est résulté pour les consommateurs du Finistère, qui le sont aussi des services fournis par la mer et de ses produits, que son préjudice sera justement réparé par l'octroi d'une somme de 5.000 € en sa qualité d'association de consommateurs et, en sa qualité d'association de protection de l'environnement et compte tenu de l'atteinte portée à la qualité de vie de la collectivité de ses membres par l'atteinte à l'environnement qu'a constituée la pollution, d'une somme de 20.000 €.

Les syndicats :

- le syndicat Confédération Paysanne 44 a pour objet l'organisation, la représentation et la défense des intérêts des paysans dans les domaines moral, technique, social, économique, juridique et fiscal. Il se donne pour mission de permettre aux paysans de s'organiser et assurer la défense de leurs intérêts en toute occasion, de leur servir de centre permanent de relations, de définir et d'organiser l'information par tous les moyens de communication, de procurer à ses membres les renseignements de tous ordres dont ils pourraient avoir besoin, d'encourager et de promouvoir toutes les actions et initiatives tendant à l'amélioration de la situation générale des paysans, de provoquer et d'encourager toute initiative de formation des hommes et des femmes du milieu rural tant sur le plan professionnel que culturel, de mettre en œuvre toutes formes de solidarité au plan local, soit seul, soit en association avec d'autres organisations et généralement, de poursuivre sur le plan local le but de ses adhérents.

Devant le tribunal, il demandait 271.700,20 € de préjudice matériel, 100.000 € de préjudice moral et 29.883,26 € au titre de l'article 475-1 du C.P.P.

Le tribunal lui a accordé le préjudice matériel et moral que ce syndicat demandait.

Dans ses conclusions déposées devant la cour, la Confédération Paysanne 44 demande la confirmation du jugement qui a considéré que la marée noire consécutive au naufrage de l'ERIKA avait menacé jusqu'à l'existence même des paludiers, en particulier sur la commune de Guérande, et avait fragilisé durablement cette profession au plan économique et social.

Le tribunal a octroyé, pour le préjudice matériel, la somme de 271.700,20 euros et, pour le préjudice moral de ce syndicat, celle de 100.000 €. Enfin, il a fixé à 15.000 € la somme qu'il lui a allouée au titre de l'article 475-1 du C.P.P.

La Cour constate, comme le tribunal, que la pollution engendrée par le naufrage de l'Erika a porté atteinte aux intérêts collectifs de la profession de paludier, profession agricole que défend et représente cette partie civile, qui a donc un intérêt à agir.

Ce syndicat a dû coordonner les diverses actions de protection des marais salants menacés par la marée noire. Il a mis en place des équipes de nettoyage, réalisé 22 barrages d'urgence, tenté de filtrer l'eau, fait constater la pollution et évaluer par un expert nommé judiciairement le préjudice.

Au terme de cette expertise et en considération du temps passé par les membres du syndicat pour lutter contre la pollution des marais salants, l'évaluation du préjudice matériel faite par le tribunal est exacte et sera confirmée.

Pour ce qui concerne le préjudice moral, il convient de rappeler que la production de sel des marais avait périçité, dans les années 1960, au point d'être menacée dans son existence et la reprise de cette activité est le résultat d'une volonté collective de rétablir cette production en promouvant le caractère naturel et sain de ce produit. L'arrivée de nappes d'hydrocarbures a été manifestement vécue comme une menace majeure pour la poursuite de cette activité. C'est à juste titre que le tribunal a évalué un préjudice moral aussi important à la somme de 100.000 €.

- le Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton (VIGIPOL), personne morale de droit public dont l'objet est de mettre en œuvre tous moyens légaux, y compris judiciaires, pour déterminer les responsabilités des pollutions et d'obtenir indemnisation et réparation des dommages subis, a reçu des collectivités territoriales qui le constituent leur droit à réparation de la pollution causée par le naufrage de l'Erika.

Il est composé des départements de côtes d'Armor et du Finistère, des communes de Brèles, Brest, Brignogan Plage, Carantec, Cléder, Goulven, Guimæc, Guisseny, Henvic, Ile de Batz, Ile de Mblène, Ile d'Quessant, Kerlouan, Larpaul-Flouarzel, Larpaul-Floudalmezeau, Landeda, Landunvez, Lanildut, Lannilis, Le Conquet, Locquenolé, Locquirec, Mblaix, Flouarzel, Floudalmezeau, Flouenan, Flouescat, Flouezoc'h, Flougasnou, Flouguin, Flougoulm Flougerneau, Flouider, Flomouger, Flounéour-Trez, Flounevez-Lochrist, Forposder, Roscoff, St Jean du Doigt, St Martin des Champs, St Pabu, St Pol de Léon, Santec, Sibiril, Trébabu, Tréfléz, Tréglonou, Biric, Brehat, Erquy, Eables sur Mer, Korbors, Kerfot, Lanloup, Larmodez, Lannion, Louannec, La Roche-Derrien, Lézardrieux, Mnhiv-Tréguier, Mrieux, Paimpol, Penvenan, Perros-Guirec, Pléneuf Val André, Plérin, Pleslin les Grèves, Fleubien, Fleumeur-Bodou, Pleudaniel, Ploubazanec, Plouezec, Plougrescant, Plouguiel, Floulec'h, Flouniliau, Flourivo, Plurien, Pontrieux, Fordic, St Brieuc, St Michel en Grève, St Quay Portrieux, Tredarzac, Trébeurden, Tredrez, Trégastel, Trégon, Tréguier, Trélevren, Trévou Tréguignec, Tréduder, les communes de Brignogan-Plage, Carantec, Guisseny, Kerlouan, Larpaul-Flouarzel, Landeda, Lannilis, Flougoulm Flouneour-Trez, Flouider, Forposder, Roscoff, Trébabu, Tréglonou ayant rejoint ce syndicat en avril 2002.

Aucune de ces communes n'est par elle-même partie civile.

Selon ses statuts, son président est habilité à intenter au nom du syndicat les actions en justice ou de défendre le syndicat dans les actions intentées contre lui, conformément à l'objet social du syndicat.

L'article L 142-4 du Code de l'environnement, immédiatement applicable, permet aux Groupements de collectivités territoriales, comme à ces dernières, d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel ils exercent leurs

compétences et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ainsi qu'aux textes pris pour leur application.

Ayant reçu des collectivités territoriales victimes de la marée noire découlant du naufrage de l'Erika les droits que celles-ci tenaient d'obtenir réparation des préjudices directs ou indirects qu'elles subissaient, il est recevable, du fait de ce transfert de compétence, à agir quelle que soit la date de sa constitution. Il demande à la cour de lui allouer 1.000.000 € pour atteinte à son objet social et à l'image des collectivités qu'il représente.

L'ensemble des communes du Finistère et des Côtes d'Armor qu'il représente ont subi par ricochet un préjudice d'image du fait d'une pollution qui a touché une autre partie de la Bretagne, les touristes ne faisant pas nécessairement la différence. Eu égard au nombre de communes considérées, il lui sera alloué une somme de 300.000 € pour ce préjudice.

Quant à l'atteinte à son objet social, il sera simplement constaté, pour le débouter de sa demande à ce titre, que, à la date où le fait originaire s'est produit et même bien après, ce groupement n'avait pour objet social que d'assurer la réparation des dommages résultant du naufrage de l'Amoco Cadiz, ce qui est totalement étranger au naufrage de l'Erika.

Les collectivités territoriales :

Les collectivités territoriales parties civiles qui sont ci-après mentionnées ont toutes eu leur territoire atteint par les conséquences de la marée noire et en ont été toutes victimes, au moins indirectement. Elles ont un intérêt certain à agir du chef du délit de pollution.

Comme cela a été indiqué plus haut, les dommages écologiques causés à leur territoire par le délit poursuivi ont eu des conséquences négatives sur la qualité de vie des populations qui y séjournent, préjudice indirect que ces collectivités territoriales sont en droit d'invoquer à l'appui de leur demande d'indemnisation, dès lors qu'elles en ont fait la demande en première instance.

Pour les autres préjudices, il doit être personnel et directement issu des faits poursuivis.

De plus, la pollution engendrée par le naufrage de l'Erika a porté atteinte aux efforts que les communes qui en ont été les victimes doivent consentir pour la défense du milieu naturel, de même qu'à la raison d'être de ces collectivités territoriales qui est de protéger, et si possible d'améliorer, le bien-être de ses administrés, auquel participe leur environnement naturel. Les communes sont donc fondées à réclamer l'indemnisation du préjudice écologique "pur" causé sur leur territoire et qui leur est personnel.

- la commune de LA BARBÂTRE, intimée et qui a conclu avec la S.A. TOTAL une transaction, demande à la cour de confirmer le jugement qui lui a alloué 300.000 € pour l'atteinte portée à son image et sa réputation.

La cour note qu'il avait été enlevé le 20 janvier 2000 3.170 tonnes d'hydrocarbures mélangés à des déchets, soit presque autant que sur la commune de Noirmoutier dont cette commune est proche et que les gendarmes avaient souligné l'importance de la pollution de ses rivages (D666). Elle en tire la conséquence que cette commune a également subi du fait de la pollution une atteinte à sa réputation et son image qui a été évaluée sans excès par le tribunal dont la décision sera confirmée sur ce point.

- la commune de BEAUVOIR SUR MER, intimée et qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL, a obtenu du tribunal la somme de 300.000 € pour l'atteinte portée à son image et sa réputation. Elle en demande confirmation.

Les constatations des gendarmes figurant au dossier (D602) sur l'ampleur de la marée noire subie par cette commune proche de l'île de Noirmoutier, conduisent la cour à confirmer le montant de l'indemnité allouée par le tribunal pour préjudice d'image et atteinte à la réputation.

- la commune de BOUIN, intimée et qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL, a obtenu devant le tribunal la somme de 300.000 € de préjudice pour atteinte à sa réputation et son image, le tribunal la déboutant de sa demande de préjudice matériel. Il en est demandé confirmation.

Les constatations faites par la gendarmerie (D655) permettent à la cour d'apprécier l'ampleur de l'atteinte portée par la marée noire au territoire de cette commune proche de l'île de Noirmoutier, et l'atteinte à son image qui en est résulté. Ce préjudice a été justement apprécié par le tribunal.

- la commune du CHÂTEAU D'OLONNE, intimée et qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL, a obtenu devant le tribunal 4.570,08 € pour frais de nettoyage, déduction faite d'une somme versée par le FIFOL, et 300.000 € pour atteinte à sa réputation et son image, en tenant compte du fait qu'il s'agit d'une commune du littoral atteint par la marée noire.

Au vu des photographies figurant au dossier (D1504), il apparaît que cette commune a été assez sévèrement touchée par la marée noire et la cour en tire la conséquence que son image de marque de station balnéaire en a nécessairement été affectée, au point de justifier l'allocation de la somme fixée par le tribunal, qui sera confirmée.

Par ailleurs la somme allouée pour frais de nettoyage est justifiée par diverses pièces et la condamnation à ce titre sera confirmée.

- la commune de HOËDIC, intimée et qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL, avait obtenu du tribunal 300.000 € au titre de l'atteinte portée à sa réputation et à son image et avait été déboutée de sa demande au titre de son préjudice matériel.

Cette commune îlienne totalement dépendante de la mer, de ses produits et du tourisme, a été sérieusement atteinte par la marée noire et l'évaluation par le tribunal du préjudice d'image qui a été le sien, de ce fait, n'apparaît pas exagérée.

Le jugement sera confirmé sur ce point.

- la commune de JARD SUR MER, intimée, qui n'avait formé qu'une demande au titre du préjudice moral subi du fait de l'atteinte portée à sa réputation et à son image, avait obtenu du tribunal une indemnité de ce chef de 300.000 €, dont elle demande confirmation.

La pollution modérée mais étendue constatée, sur cette commune bénéficiant d'un important littoral, par la gendarmerie en janvier 2000 (D697) conduit la cour à confirmer le jugement qui a fixé à 300.000 € le préjudice causé par l'atteinte à sa réputation et son image.

- la commune de NOIRMOUTIER, intimée, a obtenu devant le tribunal la somme de 300.000 € pour son préjudice moral, en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque. Il en est demandé par son conseil la confirmation.

Il sera rappelé que cette commune a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL par laquelle elle reconnaît être intégralement indemnisée de ses préjudices de toutes natures.

Étant intimée sur l'appel des prévenus condamnés en première instance, elle est en droit d'obtenir la confirmation du jugement.

Cette commune îlienne qui vit, pour l'essentiel, de la mer et du tourisme que la beauté de celle-ci suscite, a souffert de l'atteinte portée par la pollution de ses côtes à sa réputation, son attractivité et son image de marque auprès des touristes et des amateurs des produits de la mer. L'évaluation faite par le tribunal du préjudice subi par elle et dont il est demandé la confirmation, n'a aucun caractère exagéré.

- la commune de NOTRE DAME DE MONTS, intimée et qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL, avait obtenu du tribunal une indemnité de 300.000 € pour atteinte à sa réputation et son image de marque. La transaction conclue avec la société TOTAL SA ne fait pas obstacle à la confirmation du jugement envers les autres parties.

Au vu des documents figurant au dossier (concernant notamment la plage du Remblai), la cour considère que la somme qui a été allouée à cette commune pour son préjudice moral n'est pas excessive.

- la commune de SAINT-GILDAS DE RHUYS, intimée et qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL, avait obtenu devant le tribunal 300.000 € pour son préjudice moral et été déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel.

La cour, au vu des indications figurant au dossier (D1490/1) sur l'importance de la marée noire que cette commune a subie du fait du naufrage de l'Erika, confirmera l'évaluation faite par le tribunal du préjudice né de l'atteinte à son image et à sa réputation.

- la commune de SARZEAU, intimée et qui a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL, avait obtenu 300.000 € en réparation de son préjudice moral, et avait été déboutée de sa demande pour préjudice matériel.

Pas plus que pour les communes qui précèdent, la transaction passée ne saurait l'empêcher de demander, étant intimée, la confirmation du jugement.

La cour, au vu des documents figurant au dossier qui traduisent l'importance de l'atteinte à la réputation de cette commune (notamment D 1491/1), considère que la somme allouée à ce titre par le tribunal est justifiée.

- la commune de BATZ SUR MER, appelante, demandait devant le tribunal 81.239 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de préjudice moral et d'atteinte à l'image et 1.500.000 € pour préjudice écologique.

Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel, au vu des transactions que cette commune a signé avec le FIPOL, n'a pas fait droit à sa demande pour préjudice écologique au motif qu'elle ne présentait aucune compétence spéciale en matière d'environnement lui conférant une responsabilité particulière dans la protection, la gestion et la conservation d'un territoire et lui ouvrant ainsi une action en réparation d'un préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement sur ce territoire, mais lui a accordé 500.000 € pour atteinte à sa réputation et son image de marque.

Elle demande devant la cour 616.680 € de préjudice économique, 1.100.000 € de préjudice d'atteinte à l'image de marque et 429.411 € de préjudice environnemental.

La cour souligne que cette commune a été indemnisée par le FIPOL de ses frais de nettoyage, de ses pertes de recette sur taxes et de ses frais de réfection de voirie, pour un total de 116.849,95 €. Il apparaît qu'il lui reste dû, compte tenu des transactions passées pour les opérations de nettoyage, les pertes de recettes et les réfections de voiries, une somme de 121.843 €. Quant au préjudice né de l'atteinte à l'image, la cour, au vu des procès verbaux figurant au dossier (D657 et s) et des photographies prises, confirmera l'évaluation faite par le tribunal du préjudice consécutif à l'atteinte à l'image et à la réputation de cette commune hautement touristique.

Le dommage écologique «pur» subi au niveau de son territoire a eu sur le bien-être de la population de cette commune un effet particulièrement négatif qui lui a causé un préjudice indirect que la cour évalue à 250.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (3.729.751 m<sup>2</sup>), souillé en très grande partie.

- la commune de LA BERNIERIE-EN-RETZ demandait 4.144,44 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommages moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique. Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel et de préjudice écologique pour les mêmes motifs que ceux adoptés pour la commune de Batz sur Mer et lui a alloué 500.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image de marque.

Elle demande 2.094.817 € de préjudice économique, 850.000 € de préjudice pour atteinte à l'image de marque et 497.702 € pour dommage à l'environnement.

La cour constate que cette commune a signé trois transactions avec le FIPOL pour perte de recettes et réfection de voirie, transaction qui, emportant renonciation à demander un complément d'indemnité à ces titres, bénéficie aux tiers à la transaction. Il reste donc bien dû le coût des opérations de nettoyage et les dommages aux biens de la commune, soit une somme de 196.925,40 € qui lui sera donc octroyée.

Au vu des pièces du dossier (D756 D278/1), le préjudice né de l'atteinte à l'image, tel qu'il a été évalué par le tribunal apparaît justement évalué pour cette commune ostréicole et touristique.

Le dommage écologique «pur» subi au niveau de son territoire a eu sur le bien-être de la population de cette commune un effet particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 350.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (4.977.029 m<sup>2</sup>).

- la commune de LA FLAINE SUR MER, appelante, sollicitait devant le tribunal 90.003,90 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommage moral et d'atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique.

Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel et du préjudice écologique pour les mêmes motifs que ceux adoptés pour la commune de Batz sur Mer et lui a alloué 500.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image de marque.

Devant la cour, elle demande 1.179.713 € de préjudice économique, 850.000 € d'atteinte à l'image de marque et 281.412 € de dommages à l'environnement.

La cour observe que cette commune a signé deux transactions, l'une pour pertes de recettes et l'autre pour opérations de nettoyage, qui lui interdisent de réclamer des sommes supplémentaires à ces titres, les parties tierces à cette transaction pouvant en invoquer le bénéfice. D'après les calculs faits par la cour, il reste dû sur le préjudice matériel justifié la somme de 38.055,72 €.

Au vu des pièces du dossier (not. D273 et D782) et de la pollution subie notamment par les plages de la Gravette et de la Prée, le préjudice né de l'atteinte à l'image, tel qu'il a été évalué par le tribunal apparaît justement évalué pour cette commune.

Le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 200.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2.814.124 m<sup>2</sup>), quasi intégralement souillé.

- la commune du FOULIGUEN, appelante, demandait 274.342,08 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommage moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique.

Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel et de préjudice écologique pour les mêmes motifs que ceux adoptés pour la commune de Batz sur Mer et lui a alloué 500.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image de marque.

Devant la cour, elle demande 640.079 € de préjudice économique, 1.100.000 € d'atteinte à l'image de marque et 134.502 € de dommages à l'environnement.

La cour observe que cette commune a signé cinq transactions (qui éteignent donc sa créance), pour pertes de recettes sur taxes et sur camping, pour opérations de nettoyage et frais de dossier. D'après les calculs faits par la cour, il reste dû sur le préjudice matériel justifié la somme de 13.539,54 €.

Au vu des pièces du dossier (D243) et notamment de la pollution subie par la baie du Scall jusqu'à la pointe de Penchâteau, le préjudice né de l'atteinte à l'image, tel qu'il a été évalué par le tribunal apparaît justement évalué pour cette commune.

Le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune totalement tournée vers la mer dans laquelle elle s'avance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 100.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1.345.029 m<sup>2</sup>).

- la commune de MESQUER, appelante, sollicitait le tribunal 1.174.456,79 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommage moral et d'atteinte à l'image et 1.500.000 € pour son préjudice écologique.

Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel et du préjudice écologique pour les mêmes motifs que ceux adoptés pour la commune de Batz sur Mer et lui a alloué 500.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image de marque.

A hauteur de cour, elle demande 1.235.364 € de préjudice économique, 850.000 € d'atteinte à l'image de marque et 211.856 € de dommages à l'environnement.

La cour observe que cette commune a signé une transaction avec le FIPOL, pour pertes de recettes sur taxes. D'après les calculs faits par la cour, il reste dû sur le préjudice matériel justifié la somme de 65.558,65 €.

Au vu des pièces du dossier (notamment D243) et notamment de la pollution subie par la plage de Lanseria, au Rostu et à la pointe de Merquel, le préjudice né de l'atteinte à l'image, tel qu'il a été évalué par le tribunal apparaît justement évalué pour cette commune.

Le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette commune tournée vers la plaisance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2.118.569 m<sup>2</sup>).

- la commune de FORNIC, appelante, prétendait au paiement de 227.023,45 € pour préjudice matériel, 2.000.000 € de dommages moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique.

Le tribunal lui a alloué 500.000 € au titre de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque.

Devant la cour, elle demande 1.341.133,41 € de préjudice économique, 1.500.000 € d'atteinte à l'image de marque et 176.483 € de dommages à l'environnement.

La cour observe que cette commune a signé deux transactions avec le FIPOL, pour opérations de nettoyage et détérioration des chemins ruraux. D'après les calculs faits par la cour, il reste dû sur le préjudice matériel justifié la somme de 5.588,45 €.

Au vu des pièces du dossier (notamment D243) et de la pollution notamment des plages de la Source et de Noéveillard, le préjudice né de l'atteinte à l'image, apparaît justement évalué par le tribunal pour cette commune dotée notamment d'un centre de thalassothérapie.

Le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de ce port de pêche à vocation touristique, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1.764.837 m<sup>2</sup>).

- la commune de FRÉFAILLES, appelante du jugement, réclamait 54.315,98 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommages moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € pour préjudice écologique ;

Le tribunal lui a alloué 500.000 € au titre de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque.

Devant la cour, elle demande 3.998.360,41 € de préjudice économique, 850.000 € d'atteinte à l'image de marque et 167.029 € de dommages à l'environnement.

La cour observe que cette commune indique dans le détail de sa réclamation (page 227 de ses conclusions) un préjudice matériel total de 26.019,57 €. De plus, elle a signé trois transactions avec le FIPOL, pour opérations de nettoyage, réfection des chemins et pertes de recettes de taxes. D'après les calculs faits par la cour, il reste dû sur le préjudice matériel justifié la somme de 5.076,37 €.

Au vu des pièces du dossier (notamment D757) et notamment de la pollution de ses nombreuses plages, l'atteinte à l'image qu'elle a subie apparaît justement évaluée par le tribunal pour cette commune.

Le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette station tournée vers un tourisme familial, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1.670.295 m<sup>2</sup>).

- la commune de SAINT-BRÉVIN-LES-PINS, appelante, demandait au tribunal 89.571,32 € de préjudice matériel, 2.000.000 € de dommages moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique.

Le tribunal lui a alloué 500.000 € au titre de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque.

Devant la cour, elle demande 272.922,87 € de préjudice économique, 1.100.000 € d'atteinte à l'image de marque et 780.804 € de dommages à l'environnement.

La cour observe que cette commune indique dans le détail de sa réclamation (page 212 de ses conclusions) un préjudice matériel total de 120.249,98 €. De plus, elle a signé une transaction avec le FIPOL, pour opérations de nettoyage. D'après les calculs faits par la cour, il reste dû sur le préjudice matériel justifié la somme de 26.155,94 €, la relation de causalité des « dépenses d'animation » avec la pollution n'étant pas suffisamment établie.

Au vu des pièces du dossier (D760, D762, D766) et de la pollution de ses plages, l'atteinte à l'image qu'elle a subie apparaît justement évaluée par le tribunal.

Le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire à l'avifaune particulière, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 500.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (7.808.045 m<sup>2</sup>).

- la commune de SAINT-MICHEL-CHEF-CHEF, appelante du jugement, demandait 107.014,02 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommage moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique. Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel et de préjudice écologique pour les mêmes motifs que ceux adoptés pour la commune de Batz sur Mer et lui a alloué 500.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image de marque.

Devant la cour, elle demande 107.987 € de préjudice économique, 850.000 € d'atteinte à l'image de marque et 204.220 € de dommages à l'environnement.

La cour observe que cette commune a signé trois transactions avec le FIPOL, pour dégradations de la voirie et pour pertes de recettes. D'après les calculs faits par la cour, il reste dû sur le préjudice matériel justifié la somme de 87.661 €.

Au vu des pièces du dossier (D766, D771) et de la pollution répétée de ses plages, l'atteinte à l'image dont elle a souffert apparaît justement évaluée par le tribunal.

Le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette paisible station balnéaire, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (plus de 2.040.000 m<sup>2</sup>).

- la commune de SAINT HILAIRE DERIEZ, appelante devant la cour, réclamait 2.840,52 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommage moral et d'atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique.

Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel et de préjudice écologique pour les mêmes motifs que ceux adoptés pour la commune de Batz sur Mer et lui a alloué 300.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image de marque.

Devant la cour, elle demande 66.697 € de préjudice économique, 850.000 € d'atteinte à l'image de marque et 418.378 € de dommages à l'environnement.

La cour observe que cette commune a signé une transaction avec le FIPOL, pour opérations de nettoyage, qui profite aux co-obligés. D'après les calculs faits par la cour, il reste dû sur le préjudice matériel justifié la somme de 32.526 €.

Au vu des pièces du dossier (D683 notamment) qui permettent d'évaluer l'importance de la pollution, il apparaît que le tribunal a fait une juste évaluation de l'atteinte à l'image dont cette commune a souffert.

Le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station bordant la mer sur plusieurs kilomètres, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250.000 € au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (plus de 4.183.787 m<sup>2</sup>).

- la commune de PORNICHET, qui s'est désistée de son appel, le 5 octobre 2009, avait demandé devant le tribunal 2.000.000 € en réparation de son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 500.000 € de préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation et 245.656 € en réparation de son préjudice matériel.

Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel et du préjudice écologique et lui a alloué 500.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image de marque.

Elle a conclu avec la S.A. TOTAL une transaction. Comme il a été dit précédemment, du fait de cette transaction qui contient renonciation à demander toute indemnité complémentaire et qui peut être invoquée par les autres prévenus, ces derniers, qui en font état, ne peuvent se voir réclamer une indemnité supérieure.

Au vu des pièces du dossier qui traduisent l'importance de la pollution de cette station touristique particulièrement tournée vers la plaisance et proche de La Baule, la cour confirmera l'évaluation donnée par le tribunal de son atteinte à la réputation et à son image de marque par la pollution émanant de l'Erika.

- la commune de FLOÛVEUR, appelante, avait demandé devant le tribunal 500.000 € de préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation et 1.897,05 € en réparation de son préjudice matériel.

Elle avait obtenu 300.000 € en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque.

Devant la cour, elle demande 1.897,05 € de préjudice matériel résiduel et 500.000 € pour préjudice moral né de l'atteinte à son image et sa réputation.

La cour au vu des pièces versées par son conseil fera droit à sa demande de préjudice matériel, aucune indemnité réglée par le FIPOL n'ayant été orisée dans cette évaluation.

Sur le préjudice moral, la cour, eu égard aux quatorze plages que compte cette commune mais aussi aux coupures de presse figurant au dossier (D1821) considère qu'il a été justement évalué par le tribunal et confirmera le jugement sur ce point.

- la commune de SAINT-NAZAIRE, appelante, avait sollicité du tribunal 2.000.000 € de préjudice moral pour atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 500.000 € pour préjudice moral né de l'atteinte à son image et sa réputation et 92.019,50 € pour préjudice matériel. Celui-ci lui a alloué 500.000 euros pour l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, la déboutant pour le surplus.

Devant la cour, elle demande à nouveau 2.000.000 € pour préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 500.000 € pour préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation et 92.019,50 € pour son préjudice matériel.

Elle indique qu'elle a bénéficié d'un remboursement du FIPOL pour les opérations de nettoyage et pour la perte d'exploitation du camping municipal. Ayant signé une transaction à ces sujets, elle ne peut plus rien réclamer pour ces dépenses, qui sont les seules dont elle fait état.

Eu égard à la pollution que la ville de Saint Nazaire a subie, à sa population et au fait qu'elle est plus connue comme centre d'activités industrielles et maritimes que comme centre de tourisme, l'atteinte à l'image qu'elle a subie à la suite du naufrage de l'Erika a été justement appréciée par le tribunal, dont l'évaluation sera confirmée.

Quant à l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, la cour observe qu'il s'agit en réalité d'une agglomération à l'habitat relativement dense avec un estran réduit par les installations portuaires. Le préjudice indirect causé à cette commune par la pollution provenant de l'Erika sera compensé par une indemnité de 150.000 €.

- la commune de LA TURBALLE s'est désistée de son appel, le 28 avril 2009. Elle a accepté une transaction avec la S.A. TOTAL. Comme il a été dit précédemment, du fait de cette transaction qui contient renonciation à demander toute indemnité complémentaire et qui peut être invoquée par les autres prévenus, ces derniers ne peuvent se voir réclamer une indemnité supérieure.

Le tribunal lui avait octroyé la somme qu'elle demandait (100.000 €) en réparation de l'atteinte portée à son image et à sa réputation par la marée noire.

Elle a été indemnisée par la S.A. TOTAL. Cependant, du fait de l'appel des autres prévenus, il doit être statué sur son préjudice, dans les limites de ce qui lui a été alloué par le jugement.

Au vu des photographies figurant au dossier (D865) et des constatations des gendarmes, il apparaît que ce port de pêche a vu sa réputation et son image de marque fortement atteintes par la marée noire provenant de l'Erika. C'est sans excès aucun que le tribunal a évalué à 100.000 € le préjudice qui en est découlé. Le jugement sera confirmé sur ce point.

- la commune de QUIBERON s'est désistée de son appel vis à vis de la SA TOTAL et de ses filiales, le 4 novembre 2009. Devant le tribunal, elle demandait 2.000.000 € de préjudice environnemental, 85.896 € de préjudice économique résiduel et 500.000 € de préjudice moral.

Celui-ci lui avait alloué 73.863,53 € de préjudice matériel, sous déduction des subventions versées le cas échéant par la région Bretagne et le département du Morbihan pour compenser la perte de taxes de séjours subie pour les deux saisons touristiques 2000 et 2001, et 300.000 € pour atteinte à l'image et à la réputation.

Malgré une certaine confusion du dispositif des conclusions, il doit en être tiré que cette commune demande aux prévenus, exceptés ceux à l'égard desquels elle s'est désistée de son appel, c'est à dire la S.A. TOTAL et ses filiales, la somme de 2.000.000 € pour préjudice environnemental, 85.896 € pour son préjudice économique résiduel et 500.000 € pour préjudice moral, «*outre la demande de condamnation forcée des sommes proposées par TOTAL et ordonnées par le jugement*».

La cour constate cependant que la commune de Quiberon a signé une transaction avec la S.A. TOTAL par laquelle elle reconnaît être indemnisée de l'intégralité des dommages et préjudices de toutes natures que le naufrage de l'Erika lui a causés et se désiste de toutes instances envers TOTAL et ses filiales.

La renonciation contenue dans cette transaction à demander un complément d'indemnisation par rapport à ce que le tribunal lui avait accordé bénéficie aux tiers à cette transaction.

Dès lors, sa demande d'augmentation des dommages-intérêts est irrecevable.

Elle reste néanmoins intimée du fait de l'appel de MM. SAVARESE et POLLARA et de la SpA RINA qui lui contestent son droit à indemnisation.

La cour considère qu'en ce qui concerne son préjudice moral, la situation géographique de Quiberon, sa notoriété comme lieu à l'écosystème encore un peu préservé, l'importance de la pollution qu'elle a subie (D2784) justifient qu'il lui ait été alloué par le tribunal la somme de 300.000 € de préjudice d'image et d'atteinte à sa réputation.

Pour ce qui concerne le préjudice économique constitué par la perte de taxes de séjour pour les saisons touristiques de 2000 et 2001, il est établi à hauteur de 73.863,53 € par les pièces produites par son conseil.

Le jugement sera donc confirmé sur le montant des dommages-intérêts alloués à la commune de Quiberon.

- la commune de L'ILE D'HOUAT, appelante, avait formé une demande de 2.021,70 € de frais de nettoyage, 500.000 € au titre du préjudice lié à l'atteinte à son image et sa réputation et 1.500.000 € au titre du préjudice environnemental. Le tribunal a rejeté sa demande au titre du préjudice matériel, faute de justificatif, et lui a accordé 300.000 € de préjudice moral.

Son conseil réitère devant la cour sa demande en paiement de 1.500.000 € de préjudice environnemental, 2.021,70 € de préjudice économique et 500.000 € de préjudice moral.

Les documents produits ne justifient pas qu'il ait été engagé de dépenses pour les frais de nettoyage et, par conséquent, cette commune sera déboutée de sa demande insuffisamment justifiée.

Pour ce qui concerne le préjudice moral, s'agissant d'une île qui tire ses seules ressources du tourisme, à la renommée régionale et qui aurait subi une pollution moindre que l'île de Houedic, ayant été protégée par Belle-Ile (Les Echos, 5-7-00, D1822), la somme de 300.000 € que lui a allouée le tribunal pour l'atteinte portée à sa réputation et à son image apparaît parfaitement justifiée et suffisante et sera confirmée.

Quant au préjudice écologique "pur", la commune de l'île d'Houat a personnellement subi, du fait de la pollution, une grave atteinte à la raison d'être d'une commune, qui est de protéger et si possible d'améliorer le bien-être de ses administrés, auquel participe leur environnement naturel. Elle est donc fondée à réclamer l'indemnisation du préjudice écologique "pur" causé sur son territoire et que la cour évalue, en considération de sa richesse écologique et du petit nombre de ses habitants et visiteurs, à la somme de 500.000 €.

- la commune de FLOUHINEC s'est désistée de son appel vis à vis de la SA TOTAL et de ses filiales, le 4 novembre 2009. Comme il a été dit précédemment, du fait de cette transaction qui contient renonciation à demander toute indemnité complémentaire et qui peut être invoquée par les autres prévenus, ces derniers ne peuvent se voir réclamer une indemnité supérieure.

Devant le tribunal, elle avait demandé 23.828,41 € de préjudice économique, 2.000.000 € de préjudice environnemental et 500.000 € de préjudice moral. Celui-ci lui a accordé la somme demandée au titre du préjudice économique et 300.000 € de préjudice moral (atteinte à l'image).

Devant la cour, son conseil ne mentionne pas cette commune ni dans le dispositif de ses conclusions, ni dans leur corps, mais, évoquant «*les parties civiles concluantes*», il demande cependant de «*confirmer le jugement [...] sur l'action civile en ce qu'il a : [...] condamné solidairement MM. SAVARESE et POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL S.A. à réparer l'atteinte portée à leur réputation et à leur image de marque*».

Le tribunal a relevé qu'il s'agissait d'une commune bordant le littoral sur 8 km et en a déduit, à juste titre, qu'elle avait subi, par suite de la pollution de son estran, un préjudice d'image de marque et de réputation que seule l'allocation d'une somme de 300.000 € serait en mesure de compenser. La cour constate en outre que plusieurs de ses plages ont été sérieusement souillées (D2710, D2699) comme le montrent les photographies prises (D2709). Ces circonstances justifient de surcroît la confirmation de la somme allouée à ce titre. Par ailleurs, elle justifie de son préjudice économique.

- la commune de SAINT-PIERRE DE QUIBERON s'est désistée de son appel vis à vis de la SA TOTAL et de ses filiales, le 4 novembre 2009. Devant le tribunal, elle avait sollicité 2.000.000 € de préjudice environnemental et 500.000 € de préjudice moral. Comme pour la précédente, son conseil ne mentionne pas cette commune, ni dans le dispositif de ses conclusions ni dans leur corps, mais, évoquant «*les parties civiles concluantes*», il demande cependant de «*confirmer le jugement [...] sur l'action civile en ce qu'il a : [...] condamné solidairement MM. SAVARESE et POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL S.A. à réparer l'atteinte portée à leur réputation et à leur image de marque*».

Le tribunal a accordé à cette commune 300.000 € en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image, au motif qu'il s'agit d'une commune située sur une presqu'île. La cour constate en outre qu'il ressort du dossier que cette commune a été touchée de la même manière que la commune voisine de Quiberon et que son préjudice d'image et d'atteinte à sa réputation est le même. Elle confirmera donc le jugement sur ce point.

- la commune du CROISIC, appelante, demandait, devant le tribunal, 184.697,80 €, déduction faite des sommes reçues de l'État et du FIFOL, pour son préjudice matériel, 126.000 € pour atteinte portée à son image et sa réputation et «*la somme qu'il plaira au tribunal de fixer au titre du préjudice écologique actuel et lui donner acte de la possibilité d'un préjudice futur pouvant résulter de la non-reconstitution ou de la reconstitution partielle du milieu naturel*». Le tribunal lui a accordé l'intégralité de la somme réclamée au titre du préjudice matériel, sous déduction des subventions éventuellement versées par la région et le département dans lesquels elle est située, 126.000 € pour l'atteinte à son image et sa réputation et l'a déboutée du surplus de ses demandes.

Devant la cour, elle sollicite 390.691,86 € pour son préjudice matériel et 1.000.000 € pour l'atteinte portée à son image et sa réputation.

Elle fait état de la souillure par plusieurs nappes d'hydrocarbures, à partir du 26 décembre 1999, de ses plages du Grand Traict, de Saint Jean de Dieu, de Saint Goustan, de Castouillet, de Chelet, de Pont-Val, de Port aux Roccs, du Fort de la Pointe, du Sable Menu, de la Baie de Jumel, de Port-Lin et de la Barrière mais aussi de la côte sauvage, soit au total 9 km de littoral qui ont été «*l'épicentre de la pollution*», des études sur la toxicité des hydrocarbures échoués sur les plages et de leurs répercussions tant auprès des bénévoles, au travail desquels il a fallu mettre fin, qu'auprès des touristes. Elle justifie des frais qu'elle a dû engager pour lutter contre la pollution et en réduire les effets.

Il résulte des documents qu'elle produit qu'elle a, notamment, engagé pour la restauration des militaires et bénévoles des frais sur lesquels reste à sa charge la somme de 2.971,64 €, des fournitures de restauration dont 3.264,22 € restent à sa charge, qu'il reste à sa charge 877,32 € de frais de carburant, 106,84 € de petits équipements de dépollution, 33,18 € de vêtements de protection, poubelles, sacs en plastiques, 83,33 € d'achats divers, 40,86 € de petit matériels de pharmacie nécessités par de petits incidents dont les bénévoles ont été les victimes, 1.702,31 € de prestations accordées aux bénévoles en remerciement pour leur travail, 18.334,17 € dus au surcroît d'utilisation de matériels communaux, 46.607,87 € restés à sa charge de matériels dédiés à la dépollution, 9.636,70 € sur le coût de l'utilisation du personnel communal aux tâches de dépollution, 5.800,71 € sur les frais de personnel engagés pour combattre la pollution, 2.402,75 € sur les frais de vêtements, 10,67 € sur les frais d'entretien du matériel affecté à la dépollution, 23.845,84 € sur les frais de réparation de la voirie mise à mal par le trafic des engins de dépollution et de transport des déchets de la pollution, 37.531,30 € sur la perte de taxes de séjour, de locations diverses pour les années 2000 et 2001, 15.000 € de surcroît de consommation d'eau pour le nettoyage, 22.483,03 € d'indemnités versées aux élus mobilisés par la lutte contre la marée noire, tous ces frais étant directement liés à la lutte contre la marée noire que cette commune a dû mener.

Il résulte de ces mêmes documents que restent à la charge de la commune du CROISIC 200.000 € de frais de reconstitution des pelouses sommitales détruites par le va-et-vient des engins de dépollution ou de transport des déchets provenant de la pollution, soit au total une somme de 390.691,86 € de préjudice matériel.

La demande qui est faite à ce titre n'est pas nouvelle au sens de l'article 515 du Code de procédure pénale, même si elle est chiffrée différemment, puisque chacun des chefs de dommages pour lesquels des demandes sont faites a été soumis au débat en première instance et que la prohibition des demandes nouvelles ne saurait interdire à la partie civile d'élever devant la cour d'appel le montant de sa demande pour un chef de dommage déjà soumis aux débats en première instance.

Il sera donc accordé à la commune du Croisic la somme, justifiée, qu'elle réclame devant la cour au titre du préjudice matériel.

Par ailleurs, par suite de la médiatisation de la fermeture des parcs conchylicoles durant six mois au moins, de la perte de confiance du public qui s'en est suivie dans la qualité des produits de la mer venant du Croisic, il a été gravement porté atteinte à sa réputation et à son image de marque, le nom de cette station balnéaire étant encore associé à la marée noire plus de dix ans après qu'elle soit intervenue, d'autant que des hydrocarbures provenant de l'Erika ont de nouveau réapparu sur le bord de mer d'une commune proche, FORNICHET ; il y a lieu de fixer à 300.000 € le préjudice qui en découle pour elle.

- la commune de PÉNESTIN, qui s'est désistée de son appel par lettre adressée par son conseil à la cour, le 26 juin 2009, et qui n'est pas représentée devant la cour, demandait en première instance 255.220,17 € de préjudice matériel résiduel, 2.000.000 € de préjudice moral et 1.500.000 € de préjudice environnemental, patrimonial et écologique.

- Elle a conclu avec la S.A. TOTAL une transaction. Comme il a été dit précédemment, du fait de cette transaction qui contient renonciation à demander toute indemnité complémentaire et qui peut être invoquée par les autres prévenus, ces derniers, qui en font état, ne peuvent se voir réclamer une indemnité supérieure.

Le tribunal lui a accordé 213.700,47 € de préjudice matériel sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la région Bretagne et le département du Morbihan, et 300.000 € pour atteinte portée à sa réputation et à son image de marque.

La cour, au vu des photographies figurant au dossier (D1431) et des constatations des gendarmes quant à l'ampleur de la pollution, juge que la somme allouée par le tribunal pour atteinte à l'image a été justement appréciée. Quant au préjudice matériel, la cour ne dispose d'aucune pièce, cette commune n'étant pas représentée devant elle. Dès lors, cette condamnation au paiement d'un préjudice matériel ne pourra être confirmée.

- la commune de GUÉRANDE, intimée devant la cour et non représentée, demandait 36.834,63 € de préjudice matériel, 2.000.000 € de dommage moral et 1.500.000 € de préjudice écologique. Le tribunal lui a alloué 1.000.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image, la déboutant pour le surplus.

Au vu des pièces du dossier relatives à l'importance de la pollution que ses côtes ont subi et compte-tenu de la renommée de cette commune au travers des produits salubres et naturels qu'elle exporte, cette indemnité apparaît justifiée et sera confirmée.

- la commune de LA BAULE, intimée devant la cour et non représentée, demandait 234.795,92 € de préjudice matériel, 2.000.000 € de dommage moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique. Le tribunal lui a accordé 1.500.000 € en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, la déboutant pour le surplus.

Au vu des pièces du dossier (D243 à D247), il apparaît que cette station balnéaire, internationalement réputée, a subi une sévère pollution et une profonde et durable atteinte à son image de marque de station balnéaire et de thalassothérapie en plein cœur de la côte d'Amour et à sa réputation notamment de salubrité. Cela justifie la somme qui lui a été allouée par le tribunal à ce titre. Le jugement sera confirmé pour ce qui la concerne.

- la commune de PIRAC SUR MER, intimée devant la cour et non représentée, demandait 146.747,86 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommages moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique. Elle a obtenu devant le tribunal 500.000 € en réparation de l'atteinte portée à son image de marque et à sa réputation. La pollution qui s'est répandue sur les 10 km de côtes qu'elle possède (D870) lui a causé un préjudice d'image et de réputation d'une particulière intensité que le tribunal a évalué sans commettre d'excès. Le jugement sera donc confirmé sur ce point.

- la commune des MOUTIERS-EN-RETZ, intimée devant la cour et non représentée, réclamait 280.861,68 € de préjudice matériel, 1.000.000 € de dommages moral et atteinte à l'image et 1.500.000 € de préjudice écologique. Le tribunal l'a déboutée de sa demande au titre du préjudice matériel et de préjudice écologique pour les mêmes motifs que ceux adoptés pour la commune de Batz sur Mer et lui a alloué 500.000 € pour atteinte portée à sa réputation et son image de marque.

Au vu des documents figurant au dossier (D756 D809), il apparaît que cette commune a été particulièrement touchée par la marée noire et qu'elle en a subi un préjudice d'image important, sa réputation en étant gravement entachée. C'est sans excès que le tribunal a évalué son préjudice d'image à 500.000 €. Le jugement sera confirmé de ce chef.

- la commune de TALMONT SAINTE-HILAIRE, intimée devant la cour et non représentée, a conclu une transaction avec la S.A. TOTAL. Le tribunal lui a alloué 300.000 € pour atteinte à son image et à sa réputation, la déboutant du surplus de ses demandes de dommages-intérêts.

Eu égard aux constatations des gendarmes (D690) et notamment sur la plage du Veillon, la cour estime que l'atteinte à son image de marque et à sa réputation n'est pas moindre que celle de Sarzeau ou de Saint Gildas du Rhys. Elle confirmera le jugement sur ce point.

Les communautés d'agglomération :

- COMMUNAUTÉ URBAINE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE LORIENT, appelante, avait demandé devant le tribunal 5.000.000 € en réparation de son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 1.500.000 € de préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation et 8.100 € en réparation de son préjudice matériel.

Le tribunal lui a accordé 300.000 € en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, le déboutant pour le surplus de ses demandes de dommages-intérêts.

Appelante, elle demande devant la cour la somme de 5.000.000 € pour préjudice moral né de l'atteinte à son patrimoine naturel, 1.500.000 € pour préjudice moral né de l'atteinte à son image et sa réputation et 8.100 € pour son préjudice matériel.

La cour constate que les pièces versées établissent l'existence d'un préjudice matériel résiduel de 8.100 € et que l'importance de la marée noire consécutive au naufrage de l'Erika a, par son importance et sa persistance, causé à l'image et à la réputation de l'ensemble de la communauté d'agglomérations du pays de Lorient un préjudice important, justement apprécié par le tribunal à 300.000 €.

Quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de cette communauté, en application de l'article 142-4 du Code de l'environnement, cette communauté urbaine est recevable, au même titre que les associations habilitées pour la défense de l'environnement, à demander l'indemnisation du préjudice, même indirect, qu'a causé cette marée noire à l'écologie de son territoire.

Cependant, il est demandé, pour cette atteinte, un préjudice moral. Et en effet, il ressort des pièces versées par le conseil de cette partie civile que la collectivité des habitants de cette communauté urbaine, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, a vécu celle-ci comme une véritable agression particulièrement traumatisante. L'un des témoins entendus par la cour a même comparé cela à un vol par effraction d'une habitation, image qui rejoint l'observation d'un avocat selon laquelle le mot "écologie" vient du mot grec "Oikos" qui veut dire, notamment, "maison".

Il s'agit bien d'un préjudice personnel à la communauté urbaine, car sa vocation est d'apporter aux communes qui la constituent son aide pour accomplir leur raison d'être, le maintien et si possible l'amélioration du bien-être de ses habitants, qui est en étroite relation avec le sentiment d'harmonie avec la nature. Le fait de contrarier gravement les effets de cette aide est pour elle un préjudice personnel indirectement causé par la marée noire.

Eu égard aux éléments d'appréciation fournis par le conseil de cette communauté d'agglomérations, il lui sera alloué une somme de 500.000 €, tenant compte des sommes allouées aux autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire.

Les conseils généraux :

- le conseil général de la VENDÉE a obtenu du tribunal 99.299,50 euros pour son préjudice matériel, soit 56.424,74 euros pour des frais de gestion matérielle et 42.874,76 euros pour des frais de personnel, cette juridiction estimant qu'il n'était justifié que pour ce montant, et 1.000.000 €, pour son préjudice moral né de l'atteinte à l'image de marque et sa réputation.

Il l'a débouté pour sa demande au titre du dommage écologique, faute pour ce département d'avoir justifié d'une atteinte effective et quantifiée des espaces naturels sensibles qu'il a mission de protéger aux termes de l'article L. 142-1 du Code de l'environnement.

Devant la cour, il demande 256.129,78 € pour son préjudice matériel, 10.000.000 € pour son préjudice écologique et 5.000.000 € pour son préjudice moral.

Il expose dans ses conclusions (pages 78 & 79) que le tribunal a refusé d'indemniser "contre toute attente" le préjudice résultant de la gestion juridique et financière de la marée noire par les agents du département, alors qu'il a "pourant soumis au tribunal un document comptable justifiant parfaitement, postes par postes, de la nature des missions accomplies, de l'estimation du temps de travail nécessaire à la réalisation de ces missions et de l'estimation de la dépense totale". Il fait état d'une pièce communiquée n° 20-2.



Si la cour a bien trouvé une pièce n° 20 intitulée "état des dépenses du personnel du conseil général de la Vendée" (où figure un total de 370.122,98 francs (soit 56.424,74 €) qui correspond à ce qui a été accordé au conseil général pour les frais de gestion matérielle) et une pièce 21 qui est une délibération de la commission permanente sur la mise en oeuvre d'une aide départementale, les pièces non cotées qui figurent entre les deux ne correspondent pas à la description donnée par cette partie civile. En outre, elles ne sont pas probantes.

Quant à la demande de remboursement des frais engagés pour la remise en état des marais salants de la Vendée, il s'agit en réalité non pas de frais, mais d'une avance consentie par le département au syndicat mixte d'aménagement des marais de l'île de Noirmoutier qui a dû procéder à un nettoyage supplémentaire des marais envasés par suite de la fermeture des marais menacés par la marée noire. Cette avance a été transformée, en raison d'un retard pris dans l'indemnisation par le FIPOL, en subvention. En réalité le fait générateur de cette dépense serait donc le manque de diligence du FIPOL et ce n'est pas aux prévenus d'en assumer la charge. En outre, le document remis pour en justifier, une simple liste, n'est aucunement probant.

Dans ces conditions, la cour ne peut que confirmer l'appréciation faite par le tribunal du préjudice matériel.

Pour ce qui concerne le préjudice moral né de l'atteinte à son image de marque et sa réputation, l'ampleur de la marée noire venue souiller les côtes de ce département et le retentissement donné à ses conséquences dans tous les médias, y compris étrangers, a causé au département de la Vendée, deuxième département pour le nombre d'hébergements saisonniers, un préjudice considérable, justement évalué par le tribunal à la somme de 1.000.000 €.

Quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il est réparable, en application de l'article 142-4 du Code de l'environnement, que ce préjudice soit direct ou indirect.

La collectivité des habitants de ce département a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une véritable agression particulièrement traumatisante et un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement.

Il s'agit bien d'un préjudice personnel au département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales.

Eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1.000.000 € tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire.

- le conseil général du FINISTÈRE, appelant, demandait devant le tribunal 10.000.000 € en réparation de son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 2.000.000 € de préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation et 3.312,70 € en réparation de son préjudice matériel. Le tribunal a fait droit intégralement à sa demande préjudice matériel et lui a accordé 1.000.000 € pour l'atteinte à son image de marque et sa réputation, le déboutant pour le surplus de ses demandes.

Devant la cour, son conseil reprend ses demandes de première instance.

Pour ce qui concerne le préjudice matériel, il est justifié par les pièces produites aux débats.

Le préjudice moral est particulièrement important pour ce département, car cette "fin de terre" flendant la mer d'Iroise et à laquelle est associée une image de vent, d'air pur et vivifiant, s'est trouvée associée, à la suite d'une marée noire encore plus grave que la précédente, à une image de poison et de mort. C'est sans exagération ni minoration que le tribunal a fixé ce préjudice à la somme de 1.000.000 €.

Pour ce qui concerne le préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il réside dans le fait que la collectivité de ses habitants a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une sorte d'agression et surtout un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement.

Il s'agit bien d'un préjudice personnel à ce département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales.

Eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour et qui ont été détaillés plus haut, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1.000.000 € tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire.

- le conseil général du MORBIHAN s'est désisté de son appel incident et reste donc intimé.

Le tribunal lui a accordé les dommages-intérêts suivants : 127.571,94 € pour son préjudice matériel, 1.000.000 € pour l'atteinte portée à sa réputation et à son image, 1.015.066,60 € pour le préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement.

Il a conclu avec la S.A. TOTAL une transaction. Comme il a été dit précédemment, du fait de cette transaction qui contient renonciation à demander toute indemnité complémentaire et qui peut être invoquée par les autres prévenus, ces derniers, qui en font état, ne peuvent se voir réclamer une indemnité supérieure. Elle en a tiré les conséquences en se désistant de son appel envers tous les prévenus.

Néanmoins, elle reste intimée, du fait de l'appel de MM. SAVARESE, POLLARA, de la SpA RINA et de la S.A. TOTAL des dispositions du jugement le concernant et la cour doit donc à nouveau apprécier son préjudice.

S'agissant d'une collectivité territoriale, elle est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique, même indirect.

En l'espèce, elle n'est pas représentée et si la cour est en mesure malgré cela d'apprécier l'atteinte portée à son image et à sa réputation ainsi que l'atteinte portée à l'environnement sur son territoire, elle ne dispose d'aucune pièce relative au préjudice matériel de ce conseil général.

La cour reformera donc le jugement en ce qu'il a alloué une indemnité à ce titre.

Pour ce qui concerne l'atteinte à l'image, la cour constate que le département du Morbihan, département particulièrement touristique et qui a une renommée certaine pour la qualité de son environnement, a été atteint par une pollution importante de ses côtes, ce qui lui a causé un préjudice d'image et de réputation qui a été exactement évalué à la somme de 1.000.000 € par le tribunal.

Quant au préjudice écologique, il n'est pas contestable que la pollution généralisée des côtes de ce département à vocation essentiellement maritime a eu sur la qualité de vie de la collectivité de ses habitants des conséquences très défavorables que le département a été dans l'obligation de tenter de compenser, notamment par un gestion appropriée des espaces naturels sensibles qu'il a pour mission de protéger. Le tribunal, qui ne pouvait invoquer l'article L 142-4 du Code de l'environnement, a procédé à l'évaluation de ce préjudice en considération de la superficie des espaces naturels acquis par le département qui ont été touchés par la marée noire et de la taxe départementale sur ses espaces naturels sensibles.

La cour estime pour sa part que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire du département du Morbihan est équivalent, en l'espèce, à celui que lui a causé l'atteinte à l'image de marque et la réputation et fixera à 1.000.000 € le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes de ce département et la région qui le comprend.

Les conseils régionaux :

- le conseil régional des PAYS DE LA LOIRE, appelant, demandait devant le tribunal 30.000.000 € en réparation de son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 5.000.000 € de préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation et 1.731.099 € en réparation de son préjudice matériel.

Le tribunal lui a alloué les dommages-intérêts suivants : 1.730.098,10 € pour son préjudice matériel, 3.000.000 € pour l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, le déboutant du surplus de ses demandes.

Devant la cour, il sollicite 30.000.000 € pour atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 5.000.000 € pour atteinte à son image et sa réputation et 1.731.099 € de préjudice matériel.

Il justifie d'un préjudice matériel pour 1.730.098,10 €, comme l'a relevé le tribunal.

Pour ce qui concerne l'atteinte à l'image, la cour constate que cette région a été atteinte par une pollution importante de ses côtes, ce qui n'a pu que dégrader une image jusque là très positive et porter atteinte à sa réputation de région alliant la douceur du val de Loire et les bienfaits vivifiants de la mer. Ce préjudice qui est proportionnel à sa population et son activité touristique a été exactement évalué par le tribunal à la somme de 3.000.000 €.

S'agissant d'une collectivité territoriale, la région des PAYS DE LA LOIRE est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect.

Une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature. Or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement. Dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales.

La cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3.000.000 € le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie.

- le conseil régional de POTOU-CHARENTES, appelant, demandait devant le tribunal 30.000.000 € en réparation de son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel et 5.000.000 € de préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation.

Devant la cour, il sollicite à nouveau 30.000.000 € en réparation de son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel et 5.000.000 € de

préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation.

La cour constate que cette région a été atteinte par une pollution persistante de ses côtes, ce qui a porté atteinte à l'image de territoire à l'écologie remarquable et encore préservée qui est la sienne. Ce préjudice qui est fonction de sa population et de son activité touristique a été exactement évalué par le tribunal à la somme de 1.000.000 €.

S'agissant d'une collectivité territoriale, la région de Poitou-Charentes est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect.

Une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature. Or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par des représentants élus par ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement. Dès lors que celui-ci est lésé, elle subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales.

La cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 1.000.000 € le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie.

- le conseil régional de BRETAGNE, appelant, demandait devant le tribunal 30.000.000 € en réparation de son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 5.000.000 € de préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation et 2.602.510,56 € en réparation de son préjudice matériel.

Le tribunal lui a attribué 3.000.000 € pour l'atteinte à sa réputation et son image de marque, le déboutant pour le surplus des dommages-intérêts.

Il a justifié sa décision concernant le préjudice matériel demandé en observant que cette région demandait le remboursement des subventions allouées notamment aux communes à la suite de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA et en justifiait à hauteur de 2.574.007,30 euros, déduction faite de la somme de 703.958,45 euros, versée par suite d'une transaction avec le FIPOL qui n'aurait qu'un effet relatif.

Pour ce qui concerne l'atteinte à l'image et à la réputation, elle est, selon le tribunal, fonction de l'importance de la pollution, dont les effets ont perduré pendant au moins deux saisons touristiques.

Devant la cour, le conseil de cette région réitère les demandes présentées devant le tribunal.

La cour constate que le conseil régional a signé avec le FIPOL un accord par lequel celui-ci lui remettait un chèque de 703.959,45 € «en paiement amiable pour solde de tous comptes de la demande formulée par [le Conseil Régional] pour l'indemnisation des dommages par lui subis à la suite du sinistre de l'Erika, survenu le 12 décembre 1999, à l'encontre de la société TEVERE SHIPPING CO Ltd, propriétaire immatriculé de l'Erika, de la STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING Association (Bermuda) Ltd, [...] et/ou du FIPOL. Le demandeur déclare être rempli de l'intégralité de ses droits à son sujet et renoncer expressément à cette demande et à toutes instances et actions qui l'auraient pour objet à l'encontre de quelque partie que ce soit et notamment TEVERE SHIPPING, de la STEAMSHIP MUTUAL et du FIPOL».

Aucune des parties n'a contesté la validité de cette transaction par laquelle la région de Bretagne et le FIPOL terminaient la contestation née sur le montant de l'indemnité due au titre des subventions versées par la région Bretagne à différents organismes, renonçant pas là à demander en justice paiement d'une somme supérieure.

Les co-obligés tiers à cette transaction sont en droit d'invoquer cette renonciation, qui, de plus, leur est expressément applicable.

C'est donc à tort que le tribunal a considéré que cet accord n'éteignait pas la contestation à leur égard et a alloué à la région Bretagne un complément d'indemnisation.

Pour ce qui concerne l'atteinte à l'image, la cour constate que cette région a été sévèrement atteinte par la pollution importante de ses côtes, ce qui n'a pu que dégrader une image jusque là très positive et porter atteinte à sa réputation de région fondamentalement maritime. Ce préjudice qui est proportionnel à sa population et son activité touristique a été exactement évalué par le tribunal à la somme de 3.000.000 €.

S'agissant d'une collectivité territoriale, la région Bretagne est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect.

Une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature. Or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement. Dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales.

La cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3.000.000 € le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie.

Les personnes physiques et les sociétés :

- la S.A.R.L. ACTA a reçu de la S.A. TOTAL règlement de la condamnation prononcée avec exécution provisoire à son profit par le tribunal mais ne s'est pas désistée de son appel.

Devant le tribunal, cette société demandait 31.768 € de préjudice économique et 31.768 € de frais et honoraires d'expert (en réalité ce chiffre résulte d'une erreur puisqu'il est indiqué dans les motifs la somme de 4.500 €) outre des frais irrépétibles.

Celui-ci lui a accordé 6.768 € de préjudice matériel mais l'a déboutée de sa demande pour frais et honoraires, faute de justifications.

Devant la cour, la SARL ACTA demande 36.268 € de préjudice économique et 30.000 € de préjudice moral.

Son conseil justifie cette demande par les conclusions d'une expertise qui fixe le préjudice subi par elle du fait de la pollution à la somme de 31.768 € et, pour le préjudice moral, par son caractère évident.

Cependant, la cour observe que pour l'année 2000, la SARL ACTA a perçu du FIPOL 9.391 €, qui vient en déduction de son préjudice et plus globalement, selon une quittance du 27 septembre 2005, la somme de 25.000 €.

C'est donc à juste titre que le tribunal en a déduit qu'il restait dû à la S.A.R.L. ACTA la somme de 6.768 € pour son préjudice économique, par ailleurs justifié par l'expertise qui est produite aux débats.

Pour ce qui concerne le préjudice moral, la cour constate qu'il s'agit d'une demande nouvelle et comme telle irrecevable.

Le jugement sera donc confirmé en ses dispositions relatives à la SARL ACTA.

- la SARL AUBERGE LES MONARDS demandait devant le tribunal la somme de 30.424,71 € pour son préjudice économique et une somme pour ses frais irrépétibles.

Elle avait été déclarée irrecevable en sa constitution de partie civile par le tribunal au motif que la pollution n'avait pas atteint Barzan où elle est implantée, s'étant arrêtée à une centaine de kilomètres, de sorte qu'aucune relation de causalité ne pouvait exister.

Il est en effet établi que la commune de Barzan est située sur la rive nord de la Gironde, face au vignoble du Médoc et au sud de la Saintonge qui n'a pas été touchée.

Elle demande devant la cour la condamnation de MM. SAVARESE et FOLLARA, des sociétés RINA et TOTAL SA à lui payer 30.424,71 € HT au titre du préjudice économique complémentaire non indemnisé par le FIPOL et 30.000 € de préjudice moral.

Pour ce qui concerne le préjudice moral, il s'agit d'une demande nouvelle et comme telle irrecevable.

Quant à la demande au titre du préjudice économique, son conseil n'a pas estimé devoir justifier d'une relation de causalité entre la baisse de ses revenus et une marée noire intervenue à une centaine de kilomètres d'elle selon le jugement.

Ce dernier sera confirmé en ce qu'il l'a déclarée irrecevable.

- M. CORMIER Jean-Louis :

Comme l'indique le tribunal, Monsieur CORMIER exploitait, jusqu'à l'automne 1999, un navire de type vedette-taxi, "Le Pierre de Deux", basé à Concarneau et destiné à des transports de touristes. Une partie de l'activité était consacrée à des groupes qui effectuaient des réservations. A la fin de l'été 1999, Monsieur CORMIER était en pourparlers pour entreprendre des transports de personnels vers des plates-formes pétrolières.

Selon les pièces qu'il a produites, le naufrage de l'ERIKA a entraîné une importante diminution de son activité touristique pour les années 2000 et 2001, qu'il a ensuite abandonnée pour se consacrer au transport de personnels vers des plates-formes pétrolières. De surcroît, pour ce type de transport, et à compter de février 2000, il a dû se résoudre à fréter à perte son bateau à un concurrent.

Deux expertises ordonnées les 5 septembre 2000 et 14 mai 2002 par le juge des référés du tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne ont évalué le manque à gagner à 57.839,15 euros pour l'année 2000 et à 12.653,26 euros en 2001.

Monsieur CORMIER a également indiqué qu'il avait également été dans l'obligation de vendre son bateau "englouti dans les frais financiers et dans le passif d'une activité devenue déficitaire" et a sollicité paiement de la somme de 99.752,57 euros, correspondant à la différence entre le prix d'achat de son bateau en 1994 et le prix net de sa vente intervenue le 22 février 2002.

Le tribunal a écarté cette demande au motif qu'en l'absence d'éléments sur l'état exact du navire au moment de la vente, il n'était pas possible de déterminer quel a été l'impact des circonstances liées à la marée noire sur les conditions de cette vente.

Il a rappelé que l'indemnisation du FIPOL s'était élevée à 67.840 euros, sur la base d'une transaction pour la période du 25 décembre 1999 au 13 août 2001 et que ce fonds avait été condamné également à lui verser la somme de 8.883,81 euros pour la période du 14 août 2001 au 31 octobre 2001, par un jugement du tribunal de commerce de Rennes du 13 octobre 2005.

Il en a déduit que l'indemnité totale qui s'élevait à 76.723,81 € couvrait complètement le préjudice matériel justifié.

Devant la cour, M. CORMIER demande 9.814,96 € de préjudice économique et 30.000 € de préjudice moral.

Son conseil expose que si le premier rapport d'expertise a permis une indemnisation à hauteur de 67.840 €, le second avait conclu à une indemnité de 22.013 € composée de 8.883,81 € de frais d'exploitation, 5.200 € de frais d'avocat, 6.629,42 € de frais d'expertise et 1.300,04 € de frais d'instance. Or le tribunal de commerce de Rennes a laissé à sa charge les frais d'avocat, de procédure et la moitié des frais d'expertise, soit la somme totale de 9.814,96 €.

Quant au préjudice moral, il est intervenu par suite de l'arrêt total de son activité, dans laquelle il avait tout investi, y compris ses indemnités de licenciement.

La cour constate que les frais d'avocat, d'expertise et d'instance découlent de la nécessité pour M. CORMIER de faire reconnaître en justice, à l'égard du FIPOL, le préjudice que lui a causé la naufrage de l'Erika. Sans ce dernier, il est sûr qu'il n'aurait pas engagé ces dépenses. Ce préjudice personnel et direct doit être réparé.

Quant au préjudice moral, il n'a pas été demandé en première instance (Selon les conclusions déposées le 22 mai 2007, il n'était demandé que la somme de 168.163,83 € dont 12.653,26 € de perte de chiffre d'affaires pour 2000, 55.758 € pour 2001 et 99.752,57 € pour les frais financiers et le passif de son activité). S'agissant d'une demande nouvelle, elle est irrecevable.

Le jugement sera donc infirmé uniquement sur le préjudice économique, pour le complément d'indemnisation au titre duquel il sera alloué à M. CORMIER la somme de 9.814,96 €.

- la SARL Eurocoquillages :

La cour, malgré une recherche approfondie, n'a pas trouvé trace des conclusions de première instance.

Le tribunal l'a déclarée irrecevable, faute de fournir une explication au soutien de ses demandes.

Devant la cour, elle demande 120.000 € pour préjudice économique et financier et 30.000 € pour préjudice moral.

Elle expose à cette fin que, spécialisée dans l'achat, la vente, le conditionnement, l'expédition, le transport des coquillages ainsi que la vente de matériels ostréicoles et métaux à usage ostréicoles, la marée noire a, selon elle, entraîné une perte nette de chiffre d'affaires de 40.000 € chacun des mois de janvier à mars 2003.

S'il ressort des pièces versées que le chiffre d'affaires du premier trimestre 2003 a été bien inférieur au chiffre d'affaires du premier trimestre 2002, rien ne permet de rattacher cette chute du chiffre d'affaires aux conséquences d'une marée noire qui est intervenue début 2000 et s'était presque totalement résorbée en 2003.

Quant au préjudice moral, son conseil ne donne aucune explication sur sa consistance et le lien de causalité qui le rattacherait à la marée noire de l'Erika.

Si cette constitution de partie civile apparaît recevable, elle n'est pas fondée et la S.A.R.L. Eurocoquillages en sera déboutée

- la S.A.R.L. LE GRAND ROHU :

Cette société était propriétaire du commerce dans lequel M. CHOPLIN exploitait une pizzeria et soutient qu'elle a dû renoncer à le relouer à la suite de la pollution causée par l'Erika.

Elle demandait, devant le tribunal, la somme de 6.097,96 € de préjudice économique.

Celui-ci l'a déclarée irrecevable en sa constitution de partie civile, jugeant le lien de causalité entre son départ et la pollution non établi, d'autant qu'un jugement du 18 septembre 2006 avait indiqué que le locataire-gérant avait cessé ses activités à l'annonce de la vente des murs de l'établissement.

Le FIPOL avait, de même, considéré que ce lien de causalité n'était pas établi et que M. CHOPLIN ayant lui-même bénéficié d'une indemnisation amiable pour baisse de recettes, a réglé à son bailleur les sommes qu'il lui devait pour l'année 2000. Le tribunal saisi de cette contestation a considéré que les activités de bailleur de fonds de commerce ne sont pas exposées à une baisse de fréquentation touristique provoquée par la marée noire.

Devant la cour, le conseil de cette société demande 6.097,96 € pour préjudice économique complémentaire non indemnisé par le FIPOL et 30.000 € de préjudice moral. Il soutient que le non-renouvellement par M. CHOPLIN de sa location-gérance est la conséquence du naufrage de l'Erika et qu'il résulte d'une expertise que son préjudice s'élève à 6.097,96 €, alors que le FIPOL ne l'a indemnisé que des trois quarts de cette somme.

A supposer établi, ce qui n'est pas le cas, le lien entre la marée noire de l'Erika et le non-renouvellement de la location-gérance consentie par la SARL LE GRAND ROHU à M. CHOPLIN et l'impossibilité de trouver un autre locataire-gérant, celui-ci ne revêt pas le caractère direct exigé par l'article 2 du C.P.P.

Quant au préjudice moral, il n'est pas explicité et la cour ne voit pas en quoi il consiste et en quoi il est direct et personnel à cette société.

Cette partie civile a donc été à bon droit déclarée irrecevable en sa constitution de partie civile, le jugement étant confirmé de ce chef.

- M. JANVIER Bernard :

Pharmacien à Carnac, à 200 mètres de la plage, il demandait devant le tribunal la somme de 9.504 euros, correspondant à la baisse de son chiffre d'affaires qu'il attribuait à la marée noire de l'Erika.

Le tribunal a rejeté ses demandes, estimant qu'il avait déjà été indemnisé par le FIPOL de la totalité de son préjudice estimé à 14.000 €, dont 9.504 € de préjudice économique, le solde représentant les honoraires et frais de procédure.

Devant la cour, il réitère sa demande en paiement de 9.504 € pour préjudice économique et de 30.000 € de préjudice moral.

Il justifie sa demande au titre du préjudice économique par le fait que la somme de 14.000 € correspondait à celui de l'année 2000 et que n'ont pas été indemnisés ceux des années 2001 et 2002.

Pour le préjudice moral, il serait évident.

La cour constate que, dans le rapport de l'expertise ordonnée sur la demande de M. JANVIER par le juge des référés des Sables d'Olonne, il est indiqué en préambule : «aucun préjudice n'est allégué [par M. JANVIER] de façon précise et chiffrée au titre de 2001 et 2002 et nous verrons d'ailleurs plus loin qu'il n'y avait pas de base sérieuse pour une réclamation relative à 2001 et/ou 2002». L'expert ajoute plus loin «il n'y a pas de perte de chiffre d'affaire en 2001 et 2002».

Quant au préjudice moral, il n'est pas explicité et la cour ne voit pas en quoi il consiste et en quoi il est direct et personnel à cette société.

Dès lors, la cour confirmera le jugement en ce qu'il a débouté M. JANVIER.

- M. RIVIER Guy :

Le tribunal a rejeté ses demandes tendant à la condamnation des prévenus à lui payer 13.476,04 € de préjudice financier au motif que les pièces qu'il a produites ne mettent pas en mesure le tribunal de déterminer le montant du préjudice qu'il invoque et qui serait constitué par la diminution du chiffre d'affaires d'un centre de plongée à Quiberon et la perte de revenus locatifs. En outre, selon un jugement du tribunal de commerce de Saint-Brieuc du 18 septembre 2006, il aurait reçu une indemnisation du FIPOL, dont le montant n'est pas précisé, ce qui interdit d'apprécier l'existence d'un préjudice résiduel.

Devant la cour, il demande 13.476 € de préjudice économique complémentaire non indemnisé par le FIPOL et 30.000 € pour préjudice moral.

Il explique qu'il a subi, du fait de la pollution engendrée par le naufrage de l'Erika, une baisse du chiffre d'affaires de son école de plongée de 1.161,81 € en 2000 et de 2.524,86 € en 2001. Il a également subi une baisse de chiffre d'affaires de son magasin de 9.789,36 €.

Il ressort d'un jugement qu'il produit que M. RIVIER a donné à bail pour la saison estivale un local commercial à M. LE BOT qui fait commerce de fournitures pour la mer et le bail n'a pas été renouvelé en 2001 ; qu'en 2002, il a été loué par un exploitant de cosmétiques.

Dans les autres pièces produites figure une ordonnance de référé du tribunal de grande instance des Sables d'Olonne ayant commis un expert pour déterminer le

préjudice subi par M. RIVIER pour les années 2001 et 2002, mais cette expertise n'est pas produite. Il est également produit une lettre de l'expert qui s'interroge sur la pertinence d'une expertise alors que le préjudice est certainement faible mais non nul, un certificat de travail et un reçu pour solde de tout compte concernant M<sup>me</sup> Suzanne RIVIER (?) qui était employée par M. LE BOT.

La cour estime que la relation directe de causalité entre les préjudices invoqués et la pollution par l'Erika n'est pas suffisamment démontrée.

Quant au préjudice moral, il s'agit d'une demande nouvelle et comme telle irrecevable.

Dès lors le jugement sera confirmé en ce qu'il a débouté M. RIVIER.

- la S.A. ROUDIER YVES :

Cette société avait une activité principale de fabrication de filets de pêche à pied, de décoration marine, de filets professionnels et de vêtements.

Devant le tribunal, elle a sollicité une indemnité de 135.085,34 euros correspondant à des frais financiers,

de personnel et de procédure, à une perte de clientèle et à une atteinte à son image de marque, pour les années 2000 à 2005.

Le tribunal, pour la débouter de ses demandes, a relevé qu'une expertise, ordonnée par le tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne en juin 2003, n'a pu établir de préjudice que pour l'année 2000, le limitant à 119.000 euros, que le tribunal de commerce de Saintes devant lequel la SA ROUDIER a attiré le FIFOL a condamné ce dernier à lui régler cette somme et celle de 32.000 € de frais et que la somme qu'elle réclame lui a ainsi été réglée, aucun préjudice pour les années postérieures à 2000 n'étant caractérisé.

Quant à l'atteinte à son image de marque, le tribunal a observé qu'elle reposerait sur le fait que la société "ROUDIER YVES" ne serait plus "le numéro 1 du filet de pêche à la crevette" par suite de l'arrivée de la Chine sur le marché et en a conclu que cette circonstance était manifestement sans lien avec le naufrage de l'ERIKA.

Devant la cour, la société ROUDIER demande la condamnation des prévenus à lui payer 135.085,34 € pour préjudice économique complémentaire non indemnisé par le FIFOL et 30.000 € au titre du préjudice moral.

Elle expose que son dépositaire en Bretagne, la société CENPAC a dû cesser toute activité en 2004, à la suite de la marée noire, et qu'elle a dû reprendre ses clients pour ne pas les perdre définitivement, ce qui lui a causé des frais d'un montant de 30.500 €. Le naufrage de l'Erika lui a causé des frais d'agios, aux billets à ordre supplémentaires, pour un montant de 68.300 €, ce qui l'a conduit à une situation catastrophique financièrement et a provoqué une dégradation de son image de marque, ce qui a permis à la concurrence de s'installer et l'a conduit à des licenciements économiques.

Sur cette somme de 68.300 €, il ne lui a été réglé que 30.000 € par le FIFOL, ce pour quoi elle demande la différence, soit 36.300 €.

Mais, en outre, elle a dû souscrire un prêt auprès d'une banque, ce qui lui coûté 1.246,34 €, elle a supporté une part du coût du chômage partiel de ses salariés, soit 2.566 € et les frais de licenciement, soit 20.766 €, plus des frais de procédure, pour 7.082 € HT, elle a perdu des clients en liquidation judiciaire, ce qui lui a coûté 18.585 € et elle doit rétablir son image de marque de numéro un du filet de pêche à la crevette, ce qu'elle évalue à 15.000 €.

Parmi les pièces versées aux débats se trouve un jugement du tribunal de commerce de Saintes du 1<sup>er</sup> juin 2006 entre la SA ROUDIER et, notamment, le FIFOL. Ce tribunal a condamné le FIFOL à payer à la SA ROUDIER la somme de 119.000 € de préjudice découlant de la marée noire, outre les intérêts de cette somme à compter du 13/12/99 et capitalisation, et celle de 32.000 € pour son préjudice financier.

L'expertise sur laquelle s'est fondé le tribunal est produite. Il en ressort que le préjudice subi par la société "ROUDIER YVES" est exclusivement concentré sur l'année 2000 et se monte à 119.000 € et que, selon l'expert-comptable de la société, le préjudice financier découlant de la situation de l'entreprise à la suite de cette baisse de chiffre d'affaires, s'est monté à 12 ou 13.000 € par an, le tribunal de commerce ayant retenu 12.000 € pour l'année 2000 et à 5.000 € pour les quatre années suivantes.

Il apparaît ainsi de ces pièces que le FIFOL a été condamné à payer la totalité de la perte du chiffre d'affaires découlant de la marée noire et une somme de 32.000 € de frais financiers.

La SA ROUDIER n'apporte aucune pièce établissant qu'elle a subi, par suite du naufrage de l'Erika, des préjudices pour lesquels elle n'a pas été indemnisée.

Quant au préjudice moral invoqué, il n'est pas explicité et la cour ne voit pas en quoi il consiste et en quoi il est direct et personnel à cette société. La cour confirmera le jugement déféré en ce qu'il a débouté cette société de l'ensemble de ses demandes.

- la société RANDOBALAD :

Son activité consistait dans la commercialisation de circuits touristiques et de découvertes.

Le tribunal l'a déboutée de sa demande en paiement de la somme de 56.350 euros pour son préjudice économique complémentaire non indemnisé par le FIFOL, au motif que les pièces produites ne permettaient pas d'établir avec certitude le préjudice d'exploitation, alors que la société avait obtenu une indemnité transactionnelle de 30.000 € du FIFOL.

Devant la cour, la SARL RANDOBALAD demande 70.338 € de préjudice économique complémentaire non indemnisé par le FIFOL et 30.000 € pour préjudice moral.

Il est produit devant la cour un extrait du registre du commerce relatif à la SARL RANDOBALAD, dans lequel il est indiqué que cette société a pour activité les découvertes touristiques ou culturelles, la réalisation d'études ou travaux de protection, d'aménagement, de promotion, commercialisation des circuits de découverte, un avis d'impôt sur les revenus de «M et M<sup>me</sup> GORIN Joël», un document émanant d'un expert-comptable à la demande de la société RANDOBALAD chiffrant les pertes d'exploitation liées au naufrage de l'Erika évaluées à 100.338 €, et un protocole d'accord transactionnel intervenu entre le FIFOL et la société RANDOBALAD.

Ce dernier document indique que la société RANDOBALAD a saisi le tribunal de commerce de Rennes d'une demande de condamnation du FIFOL à lui payer 86.350 €, après avoir tenté d'obtenir à l'amiable paiement de 73.900 € pour perte de marge commerciale consécutive au naufrage de l'Erika et à la pollution, et que cette juridiction l'a déboutée, décision dont elle a fait appel. Ces parties s'étant rapprochées, elles ont convenu d'une estimation commune du manque à gagner subi par la SARL RANDOBALAD. C'est ainsi que le FIFOL a accepté de lui régler 30.000 € somme forfaitaire couvrant en principal, intérêts, frais et dépens, tous les chefs du préjudice que la société RANDOBALAD a invoqué ou serait susceptible d'invoquer. La société RANDOBALAD s'est reconnue «entièrement remplie de ses droits».

Les parties ayant l'une et l'autre consenti à des concessions, cette transaction est parfaitement valable et les tiers à cette transaction sont parfaitement recevables à invoquer la renonciation de la société RANDOBALAD à demander une indemnisation complémentaire.

Dès lors, cette transaction ayant l'autorité de la chose jugée en dernier ressort, la société RANDOBALAD était irrecevable en ses demandes, y compris pour préjudice moral, étant de surcroît observé que cette société n'ayant pas demandé de préjudice moral devant le tribunal, cette demande est nouvelle et comme telle irrecevable.

- le GIECAMA YEJ, partie civile intimée qui a reçu de la S.A. TOTAL la somme de 15.000 € en réparation de son préjudice moral, somme à laquelle les prévenus ont été solidairement condamnés avec exécution provisoire par le tribunal, n'est pas représentée.

Il avait demandé 134.663,62 € de préjudice matériel et 50.000 € pour préjudice moral devant le tribunal, après avoir déposé son bilan, le 29 mars 2005.

Il exposait que, constitué par des producteurs de moules sur l'île d'Yeu, la pollution engendré par le naufrage de l'Erika l'avait conduit à la faillite. Pour fixer son préjudice, il s'était fondé sur la valeur estimée du fond de commerce, dont il avait déduit le prix de cession des concessions mytilicoles, en lui appliquant un intérêt de 7 %.

Le tribunal avait rejeté sa demande pour préjudice matériel, considérant qu'il ne produisait pas les pièces nécessaires à la justification de ses calculs et jugeant le taux appliqué trop élevé.

Par contre, il a considéré que la pollution, qui avait affecté la notoriété de l'île d'Yeu et des productions aquacoles qui y sont implantées, justifiait une indemnité de 15.000 € pour préjudice moral.

La cour considère qu'en effet, la pollution due à l'Erika a porté atteinte à l'image de marque et à la réputation de la production mytilicole du GIE et que le préjudice qui en est résulté a été exactement apprécié.

Elle confirmera donc le jugement en ses dispositions concernant cette partie civile.

- la SARL "L'HUITRIERIE", partie civile intimée a reçu de la S.A. TOTAL, en application de l'exécution provisoire ordonnée par le tribunal, la somme de 10.000 € en réparation de son préjudice moral.

Le tribunal lui avait également accordé 15.329,97 € de préjudice matériel. Elle n'est pas représentée devant la cour.

Le tribunal lui a accordé ces sommes en relevant que la SARL L'HUITRIERIE, qui exerçait une activité ostréicole et conchylicole à Talmont-Saint-Hilaire sous la forme juridique d'un GAEC, ne versait de pièces comptables que pour la seule période écoulée entre le 25 décembre 1999 et le 31 mars 2000 et que les pertes commerciales,

certifiées sur le plan comptable, qu'elle avait subies à la suite de la pollution s'élevaient, pour la période concernée, à la somme de 103.096 francs, de laquelle il fallait déduire les économies réalisées sur les frais d'expédition (2.538 F.) pour déterminer le préjudice économique, soit 100.558 francs, avant déduction faite de l'indemnisation versée, le cas échéant, par le FIPOL.

Il a également considéré que, compte tenu de son objet social, la pollution avait causé à la SARL l'HUITRIERIE un préjudice moral de 10.000 euros résultant de l'atteinte à la réputation de sa production.

La cour ne disposant pas des pièces sur lesquelles le tribunal s'est fondé pour lui accorder un préjudice matériel, ne peut confirmer cette disposition du jugement.

Par contre et comme l'a observé le tribunal, la réputation et l'image de marque de cette société entièrement tournée vers la commercialisation des huîtres et des moules de Talmont Saint Hilaire, commune qui a été particulièrement atteinte par la pollution par les hydrocarbures lourds en provenance de l'Erika, en a été sérieusement affectée. Le tribunal a fait de ce préjudice une juste appréciation qui sera confirmée.

- l'agence maritime Alain MALARDÉ, appelante, sollicitait devant le tribunal la somme de 38.494,29 €, montant des créances retenues par le juge commissaire désigné dans le cadre de la liquidation judiciaire de l'Agence Maritime.

Le tribunal l'a débouté de ses demandes estimant que si la pollution résultant du naufrage de l'Erika avait pu perturber son activité, il ne disposait pas d'éléments d'appréciation de ce préjudice.

Devant la cour, son conseil demande la condamnation des prévenus à payer à M<sup>me</sup> Vincent Dolley, mandataire-liquidateur de l'agence maritime, 431.035 € de préjudice matériel et financier et 50.000 € de préjudice moral.

Il fait valoir que la pollution de l'Erika a contraint cette agence à déposer son bilan, le 9 février 2001, alors qu'en 1998 elle faisait un bénéfice de 60.398 francs sur un chiffre d'affaires de 557.135 francs et en 1999 un bénéfice de 98.702 francs sur un chiffre d'affaires de 571.410 francs. En effet elle n'a engendré en 2000 aucun revenu, n'ayant eu aucune activité.

La cour, comme le tribunal, considère comme établi que la pollution provenant de l'Erika a eu sur l'activité d'agence maritime de M. MALARDÉ des conséquences telles qu'elle a été amenée à cesser ses activités. Une expertise ne ferait que retarder inutilement la solution de ce litige, alors que la cour peut constater, au vu des pièces du dossier qui lui ont été remises, que l'agence qui faisait un bénéfice moyen d'environ 80.000 francs les deux années précédentes, a vu ses ressources se réduire à 24.780 francs en 2000.

Si, faute d'activité, l'Agence Maritime a vu ses frais d'exploitation diminuer fortement, néanmoins ses frais fixes sont nécessairement demeurés stables. Au vu des pièces dont dispose la cour, le préjudice subi par l'Agence peut être évalué à 55.000 €.

Le préjudice moral de l'Agence Maritime n'est pas explicité et si la cour peut comprendre que M. MALARDÉ lui-même ait subi, du fait de la perturbation considérable de ses activités, un préjudice moral, elle ne distingue pas quel préjudice moral a bien pu subir son agence.

- M. Alain MALARDÉ, appellant, demandait devant le tribunal 83.850 € pour son préjudice matériel et 50.000 € de préjudice moral.

Le tribunal, observant que le préjudice matériel ne pouvait se confondre avec la valeur du fonds de commerce liquidé mais que la marée noire avait eu d'importantes conséquences sur la vie personnelle de M. MALARDÉ, lui a accordé 10.000 € de préjudice moral.

Il a signé avec la S.A. TOTAL un reçu du versement de la somme allouée avec exécution provisoire par le tribunal, ce reçu ne constituant pas une transaction.

Devant la cour, il demande 50.000 € de préjudice moral.

L'importante pollution de la mer par les hydrocarbures et notamment sur la côte de la Loire-Atlantique où M. MALARDÉ exerçait ses diverses activités, a directement et gravement perturbé son existence. Il a dû affronter une procédure collective et tenter de sauver ce qui pouvait l'être avec une obstination qui a été soulignée dans les journaux qui figurent à la procédure. Ses actions ultérieures, qui ont été rappelées au cours des débats, notamment par M. DESMAREST, montrent bien à quel point cette catastrophe l'a affecté moralement. Ce préjudice important doit être réparé par l'allocation d'une indemnité de 10.000 €, la cour confirmant ainsi l'évaluation faite par le tribunal.

- M<sup>me</sup> LE DORIDOUR Rozenn a signé une transaction avec la S.A. TOTAL après que le tribunal lui ait accordé 1.500 € en réparation de son préjudice moral. Du fait de cette transaction qui est parfaitement valable, leur contestation est définitivement tranchée entre eux.

Cette transaction qui vaut renonciation à demander un complément de dommages-intérêt peut être invoquée par les co-obligés tiers à cette transaction. Néanmoins, elle ne prive pas cette partie civile du droit d'obtenir la confirmation du jugement remis en cause par l'appel de ces derniers, comme pour toutes les autres parties civiles ayant consenti à transiger.

Pour elle comme pour MM. LAMBION Xavier, LE FLOCH Stéphane, LELONG François, M<sup>mes</sup> RICHARD Michelle, SAGER Géraldine épouse LE PORT, GUILLO Marie-France épouse TREPOT, qui ont également conclu une transaction avec la S.A. TOTAL, c'est à juste titre que le tribunal a considéré qu'ils avaient subi, du fait de la marée noire et de ses conséquences sur leur cadre de vie, un préjudice moral évalué à 1.500 € chacun.

En effet, M<sup>mes</sup> LE DORIDOUR Rozenn, RICHARD Michelle, SAGER Géraldine épouse LE PORT, GUILLO Marie-France épouse TREPOT et MM. LAMBION Xavier, LE FLOCH Stéphane et LELONG François sont tous des pêcheurs à pied, vivant en permanence en symbiose avec la mer, et l'anéantissement de toute vie marine du fait de la pollution leur a causé, à l'évidence, une véritable souffrance morale que la somme qui leur a été allouée à ce titre répare modestement.

- M. l'Agent Judiciaire du TRÉSOR qui est intimé et a été intégralement indemnisé de son préjudice après le jugement, demandait en réparation de son préjudice matériel la somme de 153.808.690,17 euros, après déduction des sommes versées par le FIPOL.

La S.A. TOTAL, sans contester le montant de ses débours, considèrerait qu'une partie d'entre eux devait rester à sa charge eu égard aux dysfonctionnements des plans POLMAR.

Le tribunal a écarté cette argumentation et, au vu des justifications produites, a fait droit aux demandes de l'agent judiciaire du Trésor.

Le moyen n'est pas repris devant la cour, les agents de l'Etat qui avaient été mis en cause ayant été définitivement relaxés.

La cour, au vu des justificatifs particulièrement précis, détaillés et complets produits devant elle, confirmera la condamnation prononcée par le tribunal pour préjudice matériel.

#### **Chapitre 4 : Sur l'application de l'article 475-1 du C.P.P.**

Il a été soutenu à ce propos que le fait que plusieurs parties civiles auraient le même avocat s'opposerait à ce qu'il soit fait application, pour chacune d'elles, des dispositions de l'article 475-1 du C.P.P.

Cependant, il faut rappeler que les dispositions de l'article 475-1 du C.P.P. ne bénéficient qu'aux seules parties civiles pour les frais qu'elle a exposés et non payés par l'Etat. Contrairement à une conception trop répandue de l'article 475-1 du C.P.P., il n'est pas simplement destiné à régler l'avocat de la partie civile, qui n'en est que le bénéficiaire indirect.

Il a aussi été prétendu que les désistements d'appel de certaines parties civiles ou même les transactions conclues avec TOTAL par certaines d'entre elles, rendraient irrecevables leurs demandes sur le fondement de l'article 475-1 du C.P.P.

Or ces parties civiles sont intimées, même vis à vis de la S.A. TOTAL qui a pris le parti d'exécuter, en partie, le jugement tout en faisant appel des dispositions civiles concernant les parties civiles qu'il indemnisait.

Etant donc dans la cause en tant que parties civiles, elles sont en droit de demander l'application à leur profit de l'article 475-1 du C.P.P.

Il sera donc fait application pour chacune des parties civiles de l'article 475-1 du C.P.P.

Il serait inéquitable que les parties civiles qui ont dû, pendant parfois dix années, engager des frais importants pour la défense de leurs intérêts conservent à leur charge l'intégralité de ces derniers.

Néanmoins, c'est à tort que le tribunal a prononcé une condamnation solidaire des sommes allouées au titre de l'article 475-1 du C.P.P. En effet, les sommes accordées sur ce fondement n'ont pas la nature de dommages-intérêts au sens de l'article 480-1 du C.P.P. et aucune solidarité ne peut être prononcée.

La condamnation ne peut pas plus être « in solidum » puisque la somme accordée ne correspond pas à un « dommage » proprement dit.

De plus, la nature spécifique des sommes accordées sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale les font échapper aux dispositions de la convention CLC, puisqu'elles ne représentent pas des réparations d'un dommage par pollution.

La société TOTAL ayant été déclarée coupable, comme MM SAVARESE, POLLARA et la SpA RINA, du délit de pollution, sera donc, comme ces dernières condamnées sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

Plusieurs parties civiles ont transigé avec la société TOTAL, mais cette transaction ne porte que sur les dommages-intérêts alloués, ce que ne sont pas les sommes allouées sur le fondement de l'article 475-1 du C.P.P. Dès lors, elles peuvent néanmoins obtenir de la S.A. TOTAL une somme à ce titre, nonobstant la transaction, ce qui est d'ailleurs également justifié par le fait que la société TOTAL a maintenu son appel contre elles, les contraignant à engager des frais pour s'en défendre.

La cour, comme l'y invite l'article 475-1 du Code de procédure pénale, tiendra compte de la situation économique disparate des parties condamnées en fixant ainsi qu'il suit les sommes accordées sur ce fondement :

- à M Karun MATHUR la somme de 100.000 € pour la totalité de la procédure sur la somme demandée de 500.000 € à chacun des prévenus, dont 20.000 € à la charge de M. SAVARESE, 20.000 € à la charge de M. POLLARA, 60.000 € à la charge de la SpA RINA,
- à la région de POITOU-CHARENTES la somme totale de 500.000 €, sur 600.000 € demandés, dont 50.000 € à la charge de M. SAVARESE, 50.000 € à la charge de M. POLLARA, 200.000 € à la charge de la SpA RINA et 200.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- à la région des PAYS DE LA LOIRE la somme totale de 600.000 €, sur 800.000 € demandés, dont 50.000 € à la charge de M. SAVARESE, 50.000 € à la charge de M. POLLARA, 250.000 € à la charge de la SpA RINA et 250.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- à la région de BRETAGNE la somme totale de 500.000 €, pour l'ensemble de la procédure (pour 800.000 € demandés) dont 50.000 € à la charge de M. SAVARESE, 50.000 € à la charge de M. POLLARA, 250.000 € à la charge de la SpA RINA et 250.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- au département de la VENDEE la somme de 300.000 €, pour la première instance et l'appel (sur 584.367,89 € demandés devant la cour outre la confirmation de la somme de 50.000 € accordée en première instance), dont 30.000 € à la charge de M. SAVARESE, 30.000 € à la charge de M. POLLARA, 120.000 € à la charge de la SpA RINA et 120.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- au département du FINISTERE la somme totale de 300.000 €, sur 500.000 € demandés, dont 30.000 € à la charge de M. SAVARESE, 30.000 € à la charge de M. POLLARA, 120.000 € à la charge de la SpA RINA et 120.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- à la communauté d'agglomération du Pays de Lorient la somme totale de 250.000 €, sur celle de 400.000 € demandée, dont 25.000 € à la charge de M. SAVARESE, 25.000 € à la charge de M. POLLARA, 100.000 € à la charge de la SpA RINA et 100.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,

aux communes de :

- LA BARBÂTRE la somme de 50.000 € pour la totalité de la procédure (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- BATZ sur MER la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- BEAUMOIR SUR MER la somme de 50.000 € pour la totalité de la procédure (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- La BERNERIE en RETZ la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- BOUIN la somme (pour la totalité de la procédure) de 50.000 € (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- CHÂTEAU D'OLONNE la somme de 30.000 € pour l'ensemble de la procédure, (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €), dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- CROISIC la somme de 20.000 € dont 1.000 € à la charge de M. SAVARESE, 1.000 € à la charge de M. POLLARA, 9.000 € à la charge de la SpA RINA et 9.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- HOËDIC la somme de 50.000 € pour la totalité de la procédure (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- ILE DE HOUAT la somme de 50.000 € pour la totalité de la procédure (somme demandée 500.000 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- JARD SUR MER la somme de 50.000 € pour la totalité de la procédure (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- MESQUER la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- NOIRMOUTIER en Ile la somme (pour la totalité de la procédure) de 50.000 € (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €) somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- NOTRE DAME de MONTS la somme totale (pour l'ensemble de la procédure) de 50.000 € (pour 75.000 € demandés en appel en plus de la somme accordée en première instance, soit 1.500 €) somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- La PLAINE sur MER la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- FLOËVEUR la somme totale de 60.000 € dont 6.000 € à la charge de M. SAVARESE, 6.000 € à la charge de M. POLLARA, 24.000 € à la charge de la SpA RINA et 24.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- FLOUHINEC la somme totale de 40.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 4.000 € à la charge de M. SAVARESE, 4.000 € à la charge de M. POLLARA, 16.000 € à la charge de la SpA RINA et 16.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- FORNIC la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- FORNICHE la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- Le FOULIGUEN la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- PRÉFAILLES la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- QUIBERON la somme totale de 50.000 €, pour la totalité de la procédure (somme demandée 500.000 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- SAINT BRÉVIN les PINS la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- SAINT GILDAS DE RHUYS la somme de 50.000 € pour la totalité de la procédure (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- SAINT HILAIRE de RIEZ la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- SAINT MICHEL CHEF CHEF la somme totale de 30.000 €, somme demandée pour la totalité de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- SAINT NAZAIRE la somme totale de 100.000 € dont 10.000 € à la charge de M. SAVARESE, 10.000 € à la charge de M. POLLARA, 40.000 € à la charge de la SpA RINA et 40.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- SAINT PIERRE de QUIBERON la somme totale de 40.000 €, pour la totalité de la procédure (somme demandée 75.000 €), dont 4.000 € à la charge de M. SAVARESE, 4.000 € à la charge de M. POLLARA, 16.000 € à la charge de la SpA RINA et 16.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,

- SARZEAU la somme de 50.000 € pour la totalité de la procédure (pour 75.000 € demandés en plus de la somme accordée en première instance de 1.500 €), dont 5.000 € à la charge de M. SAVARESE, 5.000 € à la charge de M. POLLARA, 20.000 € à la charge de la SpA RINA et 20.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,

des organismes, associations et syndicats suivants :

- le «Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton», dit «VIGIPOL» la somme totale de 30.000 € sur les 50.000 € demandés pour l'ensemble de la procédure, dont 3.000 € à la charge de M. SAVARESE, 3.000 € à la charge de M. POLLARA, 12.000 € à la charge de la SpA RINA et 12.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «Les Amis des Chemins de Ronde 56» la somme de 10.000 € dont 1.000 € à la charge de M. SAVARESE, 1.000 € à la charge de M. POLLARA, 4.000 € à la charge de la SpA RINA et 4.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «Eaux et Rivières de Bretagne» la somme de 10.000 € dont 1.000 € à la charge de M. SAVARESE, 1.000 € à la charge de M. POLLARA, 4.000 € à la charge de la SpA RINA et 4.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «France Nature Environnement» la somme de 20.000 € dont 1.000 € à la charge de M. SAVARESE, 1.000 € à la charge de M. POLLARA, 9.000 € à la charge de la SpA RINA et 9.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «Greenpeace France» la somme totale de 20.000 € dont 2.000 € à la charge de M. SAVARESE, 2.000 € à la charge de M. POLLARA, 8.000 € à la charge de la SpA RINA et 8.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «Confédération de la consommation, du Logement et du Cadre de Vie» (CLCV) la somme totale de 10.000 € dont 1.000 € à la charge de M. SAVARESE, 1.000 € à la charge de M. POLLARA, 4.000 € à la charge de la SpA RINA et 4.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «Ligue de Protection des Oiseaux» la somme totale de 120.000 € dont 10.000 € à la charge de M. SAVARESE, 10.000 € à la charge de M. POLLARA, 50.000 € à la charge de la SpA RINA et 50.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «pour la Sauvegarde des Animaux Sauvages-ASPAS» la somme de 20.000 € dont 1.000 € à la charge de M. SAVARESE, 1.000 € à la charge de M. POLLARA, 9.000 € à la charge de la SpA RINA et 9.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR BREST» la somme totale de 7.000 €, dont 700 € à la charge de M. SAVARESE, 700 € à la charge de M. POLLARA, 2.800 € à la charge de la SpA RINA et 2.800 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR Saint BRIEUC» la somme totale de 7.000 €, dont 700 € à la charge de M. SAVARESE, 700 € à la charge de M. POLLARA, 2.800 € à la charge de la SpA RINA et 2.800 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'association «WWF FRANCE» la somme totale de 20.000 € dont 2.000 € à la charge de M. SAVARESE, 2.000 € à la charge de M. POLLARA, 8.000 € à la charge de la SpA RINA et 8.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- la «Confédération Paysanne 44» la somme totale, pour la première instance et l'appel, de 20.000 € (elle demandait confirmation des 15.000 € accordés par le tribunal sur ce fondement et 10.000 € devant la cour) dont 2.000 € à la charge de M. SAVARESE, 2.000 € à la charge de M. POLLARA, 8.000 € à la charge de la SpA RINA et 8.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,

des personnes physiques suivantes :

- M. Xavier LAMBION la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 8.000 €, sur les 30.000 € demandés, dont 800 € à la charge de M. SAVARESE, 800 € à la charge de M. POLLARA, 3.200 € à la charge de la SpA RINA et 3.200 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- M<sup>me</sup> Rozenn LEDORIDOUR la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 8.000 €, sur les 30.000 € demandés, dont 800 € à la charge de M. SAVARESE, 800 € à la charge de M. POLLARA, 3.200 € à la charge de la SpA RINA et 3.200 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- M. Stéphane LE FLOCH la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 8.000 €, sur les 30.000 € demandés, dont 800 € à la charge de M. SAVARESE, 800 € à la charge de M. POLLARA, 3.200 € à la charge de la SpA RINA et 3.200 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- M. François LELONG la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 8.000 €, sur les 30.000 € demandés, dont 800 € à la charge de M. SAVARESE, 800 € à la charge de M. POLLARA, 3.200 € à la charge de la SpA RINA et 3.200 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- M<sup>me</sup> Géraldine LEPORT la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 8.000 €, sur les 30.000 € demandés, dont 800 € à la charge de M. SAVARESE, 800 € à la charge de M. POLLARA, 3.200 € à la charge de la SpA RINA et 3.200 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- M. Alain MALARDÉ la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 20.000 €, sur les 30.000 € demandés, dont 1.000 € à la charge de M. SAVARESE, 1.000 € à la charge de M. POLLARA, 9.000 € à la charge de la SpA RINA et 9.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- M<sup>me</sup> Michelle RICHARD la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 8.000 €, sur les 30.000 € demandés, dont 800 € à la charge de M. SAVARESE, 800 € à la charge de M. POLLARA, 3.200 € à la charge de la SpA RINA et 3.200 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- M<sup>me</sup> Marie-France TREPORT la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 8.000 €, sur les 30.000 € demandés, dont 800 € à la charge de M. SAVARESE, 800 € à la charge de M. POLLARA, 3.200 € à la charge de la SpA RINA et 3.200 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- M. Jean-Louis CORMIER la somme totale de 5.000 € dont 500 € à la charge de M. SAVARESE, 500 € à la charge de M. POLLARA, 2.000 € à la charge de la SpA RINA et 2.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,

des personnes morales suivantes :

- la SARL ACTA la somme totale de 5.000 €, sur 30.000 € demandé, dont 500 € à la charge de M. SAVARESE, 500 € à la charge de M. POLLARA, 2.000 € à la charge de la SpA RINA et 2.000 € à la charge de la S.A. TOTAL,
- l'agence maritime Alain MALARDÉ, représentée par son mandataire-liquidateur M<sup>me</sup> DOLLEY, la somme totale (1<sup>ère</sup> instance et appel) de 8.000 €, sur les 10.000 € demandés, dont 800 € à la charge de M. SAVARESE, 800 € à la charge de M. POLLARA, 3.200 € à la charge de la SpA RINA et 3.200 € à la charge de la S.A. TOTAL,

et à M l'Agent Judiciaire du Trésor la somme de 55.000 €, dont 2.500 € à la charge de M. SAVARESE, 2.500 € à la charge de M. POLLARA, 25.000 € à la charge de la SpA RINA et 25.000 € à la charge de la S.A. TOTAL.

Il est rappelé que l'association ROBIN des BOIS ne demande rien sur le fondement de l'article 475-1 du C.P.P.

Il n'y a pas lieu, en équité, de confirmer la condamnation prononcée par le tribunal sur le fondement de l'article 475-1 du C.P.P. pour les parties civiles qui ne sont ni présentes ni représentées devant la cour.

### Par ces motifs

**La Cour, statuant publiquement, dans les limites de la saisine de la Cour, contradictoirement à l'égard :**

de M. Giuseppe SAVARESE,  
de M. Antonio POLLARA,  
de la SpA RINA,  
de TOTALFINA devenu TOTALFINAELF devenu la S.A. TOTAL,  
de TOTAL PETROLEUM SERVICES Ltd devenue TOTAL GAS & POWER SERVICES Ltd,  
de TOTAL TRANSPORT CORPORATION,  
de M. Alessandro DUCCI,  
de M. Mauro CLEMENTE,  
de M. Karun MATHUR,  
des conseils régionaux de POITOU-CHARENTES, PAYS DE LA LOIRE et BRETAGNE,  
des conseils généraux de la Vendée, du Finistère, du Morbihan et de Loire Atlantique,  
des communautés d'agglomérations du Pays de Lorient et de QUIMPER Communauté,

des communes de :

- BARBATRE,
- BATZ sur MER,
- BEAUVOIR SUR MER,
- La BERNERIE en RETZ,
- BOUIN,
- CHÂTEAU D'OLONNE,
- CROISIC,
- Le GUILVINEC,
- HOÉDIC,
- l'ILE de HOUAT,
- JARD SUR MER,
- MESQUER,
- NOIRMOUTIER,
- NOTRE DAME de MONTS,
- PENMARCH
- La PLAINE sur MER,
- FLOÈVEUR,
- FLOUHINEC,
- FORNIC,
- FORNICHEC,
- Le FOULIGUEN,
- PRÉFAILLES,
- QUIBERON
- QUIMPER,
- SAINT BRÉVIN les PINS,
- SAINT GILDAS DE RHUYS,
- SAINT HILAIRE de RIEZ,
- SAINT MICHEL CHEF CHEF,
- SAINT NAZAIRE
- SAINT PIERRE de QUIBERON,
- SARZEAU,
- La TURBALLE,

des organismes, associations et syndicats suivants :

- le Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton, dit "VIGIPOL",
- l'association "Les Amis des Chemins de Ronde 56",
- l'association "Amis des Collectifs Marée Noire",
- l'association les Amis de la Terre,
- l'association "Eaux et Rivières de Bretagne",
- l'association France Nature Environnement,
- l'association "Greenpeace France",
- l'association "Confédération de la consommation, du Logement et du Cadre de Vie" (CLCV),
- l'Office Français de la Fondation pour l'Éducation et l'Environnement en Europe,
- la Ligue de Protection des Oiseaux
- l'association Robin des Bois,
- l'association "pour la Sauvegarde des Animaux Sauvages-ASPAS"
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs de RENNES",
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR BREST",
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR QUIMPER",
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR Saint BRIEUC",
- l'association "WWF FRANCE",
- la CONFÉDÉRATION MARITIME,
- la CONFÉDÉRATION PAYSANNE 44,

des personnes physiques suivantes :

- M. Jean-Louis CORMIER,
- M. Bernard JANVIER,
- M. Xavier LAMBION,
- M<sup>me</sup> Rozenn LE DORIDOUR,
- M. Stéphane LE FLOCH,
- M. François LELONG,
- M<sup>me</sup> Géraldine LE FORT,
- M. Alain MALARDÉ,
- M<sup>me</sup> Michelle RICHARD,
- M. Guy RIVIER,
- M<sup>me</sup> Marie-France TREPORT,

des personnes morales suivantes :

- la SARL ACTA,
- la SARL AUBERGE LES MONARDS,
- LA SARL EUROCOQUILLAGES,
- LA SARL LE GRAND ROUJ,
- l'agence maritime Alain MALARDÉ,
- LA SARL RANDOBALAD,
- la SA ROUDIER Yves,

et M. l'Agent Judiciaire du Trésor,

**Par arrêt contradictoire à signifier à l'égard de :**

- la commune de Moutiers en Retz,
- la commune de La Baule,
- la commune de Guérande,
- la commune de Talmont Saint Hilaire,
- la commune de Pénestin,
- la commune de Friauc sur Mer,
- la SARL l'Huitier Fle,



- le GIE CAMA YEU,
- le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement,
- l'Association Environnement 56,
- le Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Bretagne,
- l'Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL),
- l'Association Vendéenne des Elus du Littoral (AVEL)

Par arrêt rendu par défaut envers les ayant-droits de Claude LESCOUET,

Et après en avoir délibéré conformément à la loi,

**Dit irrecevables les appels** des parties civiles autres que M. Karun MATHUR, en ce qu'ils portent sur les conséquences civiles du délit de mise en danger ;

Reçoit les appels interjetés pour le surplus

**Donne acte des désistements d'appel de :**

- l'association "Confédération de la consommation, du Logement et du Cadre de Vie" (CLCV),
- la commune de Pornichet, envers tous les prévenus,
- la commune de Noirmoutier,
- la commune de La Turballe,
- la commune de Pénestin, envers tous les prévenus,
- la commune de Quiberon, envers la société TOTAL et ses filiales,
- la commune de Plouhinec, envers la société TOTAL et ses filiales,
- la commune de Saint-Pierre de Quiberon, envers la société TOTAL et ses filiales,
- le conseil général du Morbihan, envers tous les prévenus,
- l'ANEL,
- l'AVEL,

**Constate que le commandant Karun Mathur se désiste de son appel des dispositions du jugement concernant la S.A. TOTAL ;**

**Donne acte des désistements d'instance de :**

- la commune de Penmarc'h,
- la commune de Guilvinec,
- la communauté d'agglomération Quimper Communauté,

**Donne acte** au département de Loire-Atlantique de son désistement d'instance et d'action ;

**Rejetant l'exception soulevé par la SpA RINA,**

Constate qu'elle a renoncé à son privilège de juridiction ;

Sur les dispositions pénales du jugement,

Rejetant le moyen tiré de la non-conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec les dispositions de la convention MARPOL et de l'abrogation de la loi pénale ;

Confirme les dispositions pénales du jugement, par substitution de motifs, en toutes leurs dispositions ;

Sur les dispositions civiles du jugement,

Constate que sont devenus sans objet les appels formés par la S.A. TOTAL à l'égard des dispositions civiles concernant les communes de La Turballe, Pénestin, Pornichet, Guilvinec, La Barbâtre, Beauvoir sur Mer, Bouin, Château d'Olonne, Hoëdic, Jard sur Mer, Notre Dame de Monts, Penmarc'h, Saint Gildas de Rhuy, Sarzeau, Talmont Saint Hilaire, Guérande, La Baule, Friac sur Mer, Les Moutiers en Retz, les conseils généraux de Loire-Atlantique et du Morbihan, la communauté d'agglomération Quimper Communauté, MM LAMBION, LE FLOCH, LELONG, M<sup>mes</sup> LE DORIDOUR, LE PORT, RICHARD, TREPORT, les associations «Confédération du Logement, de la Consommation et du Cadre de Vie (CLCV)», «Environnement 56», «Mouvement National de Lutte pour l'Environnement» et ceux de ces communes, départements, communauté d'agglomération, associations et personnes envers TOTAL et ses filiales ;

**Constate** que les ayant-droits de Claude LESCOUET, décédé, ne reprennent pas l'instance ;

**Confirme le jugement déferé en ce qu'il a :**

- rejeté la demande de renvoi sur les intérêts civils,
- rejeté le moyen tiré de l'article III 4° de la Convention Internationale de 1992 sur la Responsabilité Civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures, pour ce qui concerne MM Giuseppe SAVARESE et Antonio POLLARA et la SpA RINA,
- débouté les parties civiles de leurs demandes fondées ou non sur l'article 470-1 du C.P.P. à l'égard de Alessandro DUCCI et Mauro CLEMENTE,
- dit le Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Bretagne irrecevable en sa constitution de partie civile,
- condamné MM Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA et la SpA RINA à payer à :
- M. Karun MATHUR, in solidum, 16.666,66 €,

et condamné solidairement, ces derniers à payer à :

- la région de POITOU-CHARENTES, la somme de un million d'euros pour atteinte à sa réputation et son image de marque,
- la région de PAYS DE LA LOIRE, la somme de 1.730.098,10 € de préjudice matériel et 3.000.000 € pour atteinte à sa réputation et son image de marque,
- la région de BRETAGNE, la somme de 3.000.000 €, pour atteinte à sa réputation et son image de marque,
- au département de la Vendée, la somme de 99.299,50 € pour préjudice matériel et 1.000.000 € pour atteinte à sa réputation et son image de marque,
- au département du Finistère, la somme de 3.312,70 € pour préjudice matériel et 1.000.000 € pour atteinte à sa réputation et son image de marque,
- au département du Morbihan, la somme de 1.000.000 € pour atteinte à sa réputation et son image de marque,
- la Communauté d'Agglomération Pays de Lorient, la somme de 300.000 € pour atteinte à sa réputation et son image de marque,
- la communauté d'agglomération Quimper Communauté, la somme de 100.000 € pour atteinte à sa réputation et son image de marque,

et à payer solidairement aux communes de :

- La BARBATRE, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- BATZ sur MER, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- BEAUVOIR SUR MER, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- La BERNIERE en RETZ, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- BOUIN, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- CHÂTEAU D'OLONNE, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation et 4.570,08 € de préjudice matériel,
- HOËDIC, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- L'ILE de HOUAT, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- JARD SUR MER, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- MESQUER, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- NOIRMOUTIER, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- NOTRE DAME de MONTS, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- La FLAINE sur MER, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- FLOËVEUR, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation et 1.897,05 € de préjudice matériel,
- FLOUHINEC, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation et 23.828,41 € pour son préjudice matériel,

- PORNIC, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- PORNICHE, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- Le POUILLIQUEN, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- PRÉFAILLES, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- QUIBERON la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation et 73.863,53 € pour son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le département du Morbihan,
- SAINT BRÉVIN les PINS, la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- SAINT GILDAS DE RHUYS la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- SAINT HILAIRE de RIEZ, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- SAINT MICHEL CHEF CHEF la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- SAINT NAZAIRE la somme de 500.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- SAINT PIERRE de QUIBERON la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- SARZEAU la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte à son image de marque et sa réputation,
- TALMONT Saint HILAIRE, la somme de 300.000 € en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque,
- La TURBALLE, 100.000 € en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque,
- MOUTIERS-EN-RETZ, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque,
- LA BAULLE 1.500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque,
- PIRAC-SUR-MER, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque,
- GUÉRANDE 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque,
- PÉNESTIN 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque,

aux associations :

- «Mouvement National de Lutte pour l'Environnement» la somme de 5.000 € pour son préjudice moral,
- «Environnement 56» la somme de 10.000 € pour son préjudice moral,
- «Confédération de la consommation, du Logement et du Cadre de Vie» (CLCV) la somme de 15.000 € pour préjudice moral,
- «Ligue de Protection des Oiseaux» les sommes de 303.167,13 € pour son préjudice matériel, 100.000 € pour son préjudice moral et 300.000 € pour son préjudice écologique,

aux syndicats, personnes et sociétés suivantes :

- la Confédération Paysanne 44 la somme de 271.700,20 € pour son préjudice économique et celle de 100.000 € pour son préjudice moral,
- la SARL ACTA la somme de 6.768 € pour son préjudice économique,
- M. Xavier LAMBION la somme de 1.500 € pour son préjudice moral,
- M<sup>me</sup> Rozenn LE DORICOUR la somme de 1.500 € pour son préjudice moral,
- M. Stéphane LE FLOCH la somme de 1.500 € pour son préjudice moral,
- M. François LELONG la somme de 1.500 € pour son préjudice moral,
- M<sup>me</sup> Géraldine LE PORT la somme de 1.500 € pour son préjudice moral,
- M<sup>me</sup> Michelle RICHARD la somme de 1.500 € pour son préjudice moral,
- M<sup>me</sup> Marie-France TREPORT la somme de 1.500 € pour son préjudice moral,
- la S.A.R.L. l' HUITRIER PIE la somme de 10.000 € pour son préjudice moral,
- le GE "CAMA YEU", représenté par son liquidateur, Maître AUTOUR, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral,
- M l'Agent Judiciaire du Trésor, la somme de 153.808.690,17 € pour son préjudice matériel,

et en ce qu'il a :

**1) dit irrecevables en leurs constitutions de parties civiles :**

- l'association «Amis des Collectifs Marée Noire»,
- l'association «les Amis de la Terre»,
- l'Office Français de la Fondation pour l'Éducation et l'Environnement en Europe,
- la «Confédération Maritime»,
- la S.A.R.L. AUBERGE LES MONARDS,
- la S.A.R.L. EUROCOQUILLAGES,
- la S.A.R.L. LE GRAND ROHU,
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs de RENNES",

**2) débouté :**

- M. Bernard JANVIER,
- M. Guy RIVIER,

et la SA ROUDIER Yves,

Y ajoutant,

Condamne, en outre, solidairement MM SAVARESE, POLLARA et la SpA RINA à payer les sommes suivantes :

- à la région Bretagne, la somme de 3.000.000 € en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- à la région Pays de la Loire, la somme de 3.000.000 € pour préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- à la région Poitou-Charentes, la somme de 1.000.000 € en réparation du préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- au département du Finistère, la somme de 1.000.000 € pour son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- à la communauté d'Agglomération du Pays de Lorient, la somme de 500.000 € pour son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- à la commune de Batz sur Mer la somme de 121.843 € de préjudice matériel et 250.000 € pour préjudice écologique,
- à la commune de La Bernerie en Retz la somme de 196.925,40 € pour préjudice matériel résiduel et 350.000 € pour préjudice écologique,
- à la commune de l'Île d'Houat, la somme de 500.000 € pour son préjudice écologique,
- à la commune de Mesquer la somme de 65.558,65 € de préjudice matériel résiduel et 150.000 € de préjudice écologique,
- à la commune de La Raine sur Mer la somme de 38.055,72 € de préjudice matériel résiduel et 200.000 € de préjudice écologique,
- à la commune du Poulliquen la somme de 13.539,54 € de préjudice matériel résiduel et 100.000 € de préjudice écologique,
- à la commune de Préfaïlles la somme de 5.076,37 € de préjudice matériel résiduel et 120.000 € de préjudice écologique,
- à la commune de Saint Brévin les Pins la somme de 26.155,94 € et 500.000 € de préjudice écologique,
- à la commune de Saint Hilaire de Riez la somme de 32.526 € de préjudice matériel résiduel et 250.000 € de préjudice écologique,
- à la commune de Saint Michel-Chef la somme de 87.661 € pour préjudice matériel résiduel et 150.000 € de préjudice écologique,
- à la commune de Saint Nazaire la somme de 150.000 € pour atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel,
- à la commune de Pornic, les sommes de 5.508,45 € de préjudice économique et de 120.000 € de préjudice environnemental,

Dit que, du fait du versement par la S.A. TOTAL de la totalité des dommages et intérêts dues à l'État français, au conseil général du MORBIHAN, aux communes de LA BARBATRE, LA BAULLE, BEAUVOIR SUR MER, BOUIN, CHATEAU d'OLONNE, GUÉRANDE, de HOÉDIC, JARD SUR MER, des MOUTIERS EN RETZ, de NOTRE-DAME DES MONTS, de PÉNESTIN, de PIRAC SUR MER, FLOUHINEC, de PORNICHE, QUIBERON, SAINT-GILDAS- DE-RHUYS, SAINT PIERRE DE QUIBERON, SARZEAU, de TALMONT

SAINT HILAIRE, de La TURBALLE, à la communauté d'agglomération QUIMPER COMMUNAUTE, aux associations CONFÉDÉRATION de la CONSOMMATION, du LOGEMENT et du CADRE de VIE, MOUVEMENT NATIONAL DE LUTTE POUR L'ENVIRONNEMENT et ENVIRONNEMENT 56 et aux SARL L'HÛTRIER PIE et ACTA, au GIE CAMA YEU, à M<sup>mes</sup> et MM LAMBLIN, LE FLOCH, LELONG, LE DORIDOUR, LE PORT, RICHARD, TREPORT, il n'est plus rien dû à ces parties civiles, sauf les sommes qui leur ont été éventuellement allouées sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

#### Réformant pour le surplus,

**Dit irrecevables**, en application de la Convention Internationale de 1992 sur la Responsabilité Civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures, les demandes des parties civiles présentées au titre des dommages par pollution contre la S.A. TOTAL ;

**Déboute**, en tant que de besoin, les dites parties civiles de leurs demandes de dommages-intérêts à l'égard de la S.A. TOTAL ;

**Déboute** la région Bretagne, le département du Morbihan et les communes de l'île d'Houat et de Saint Nazaire de leurs demandes pour préjudice matériel ;

#### Dit irrecevables,

- en leur constitution de partie civile la commune de QUIMPER et l'association «Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR QUIMPER»
- en ses demandes la SARL RANDOBALAD,

**Condamne** solidairement MM Giuseppe SAVARESE, Antonio POLLARA et la SpA RINA à payer à :

- au département du Morbihan, la somme de 1.000.000 € pour le préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement,
- la commune du Croisic, 390.691,86 € de préjudice matériel et 300.000 € pour atteinte à la réputation,
- l'association "pour la Sauvegarde des Animaux Sauvages-ASPAS", la somme de 30.000 € pour préjudice moral,
- l'association "Eaux et Rivières de Bretagne", la somme de 30.000 €,
- l'association "Greenpeace France", la somme de 50.000 €,
- l'association "Les Amis des Chemins de Ronde 56", la somme de 5.000 €,
- l'association «France Nature Environnement», la somme de 70.000 € pour son préjudice moral,
- M. Jean-Louis CORMIER, la somme de 9.814,96 € pour son préjudice économique,
- l'association "WWF FRANCE", 50.000 € pour préjudice moral,
- l'association "Robin des Bois", 50.000 € pour préjudice moral et 50.000 € pour préjudice écologique,
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR SAINT BRIEUC", la somme de 5.000 € pour atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs,
- l'association "Union Fédérale de Consommateurs QUE CHOISIR BREST", la somme de 5.000 € pour préjudice à l'intérêt collectif des consommateurs et 20.000 € pour préjudice environnemental,
- au Syndicat Mxte de Protection du Littoral Breton, dit "VIGIPOL", la somme de 300.000 € pour préjudice moral,
- l'agence maritime Alain MALARDÉ, représentée par son mandataire-liquidateur, M<sup>e</sup> Vincent DOLLEY, la somme de 55.000 € pour son préjudice matériel et financier,
- M. Alain MALARDÉ la somme de 10.000 € en réparation de son préjudice moral,

#### Déboute

- la région Bretagne de sa demande en paiement de 2.574.007,30 € pour préjudice matériel,
- la S.A.R.L. EUROCOQUILLAGES de ses demandes,

**Dit** le préjudice matériel de la commune de FÉNESTIN et celui de la S.A.R.L. l'Huître Pie non établis,

**Condamne, sur le fondement de l'article 475-1 du C.P.P., tant pour les frais non compris dans les dépens exposés par les parties civiles devant le tribunal que devant la cour :**

1°) Monsieur **Giuseppe SAVARESE** à payer les sommes suivantes :

- 20.000 € à M Karun MATHUR
- 50.000 € chacune à la région Poitou-Charentes, à la région des Pays de la Loire, à la région Bretagne,
- 30.000 € chacun aux départements de la Vendée et du Finistère,
- 25.000 € à la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient,
- 10.000 € à la commune de Saint Nazaire et à l'association «Ligue de Protection des Oiseaux»
- 6.000 € à la commune de Floéreur,
- 5.000 € chacune aux communes de La Barbâtre, de Beauvoir sur Mer, Bouin, de Hbédic, de l'île d'Houat, de Jard sur Mer, de Noirmoutier en l'île, de Notre Dame de Monts, Quiberon, Sarzeau, Saint Gildas de Ruys, Saint Hilaire du Reiz,
- 4.000 € chacune aux communes de Flouhinec, Saint Pierre de Quiberon,
- 3.000 € chacune aux communes de Batz sur Mer, de la Bernerie en Réz, de Château d'Olonne, Mesquer, de La Plaine sur Mer, Pornic, Pornichet, Le Poulguen, Préfaïles, Saint Brévin les Pins, Saint Michel Chef Chef, ainsi qu'au Syndicat Mxte de Protection du Littoral Breton (VIGIPOL)
- 2.500 € à l'Agent Judiciaire du Trésor,
- 2.000 € chacune aux associations «Greenpeace France», «WWF France», à la «Confédération Paysanne 44»
- 1.000 € chacune à la commune du Croisic, aux associations «Les Amis du Chemin de RONDE 56», «Eaux et Rivières de Bretagne», «France Nature Environnement», «Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV)», «pour la Sauvegarde des Animaux Sauvages (ASPAS)»,
- 800 € chacun à MM LAMBION, LE FLOCH, LELONG et à M<sup>mes</sup> LE DORIDOUR, LE PORT, RICHARD et TREPORT et à l'Agence Maritime MALARDÉ, représentée par son mandataire-liquidateur, M<sup>e</sup> DOLLEY,
- 700 € chacune à l'Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir BREST et à l'Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir Saint Brieuc,
- 500 € chacun à M. CORMIER et à la SARL ACTA ;

2°) Monsieur **Antonio POLLARA** à payer les sommes suivantes :

- 20.000 € à M Karun MATHUR
- 50.000 € chacune à la région Poitou-Charentes, à la région des Pays de la Loire, à la région Bretagne,
- 30.000 € chacun aux départements de la Vendée et du Finistère,
- 25.000 € à la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient,
- 10.000 € à la commune de Saint Nazaire et à l'association «Ligue de Protection des Oiseaux»
- 6.000 € à la commune de Floéreur,
- 5.000 € chacune aux communes de La Barbâtre, de Beauvoir sur Mer, Bouin, de Hbédic, de l'île d'Houat, de Jard sur Mer, de Noirmoutier en l'île, de Notre Dame de Monts, Quiberon, Sarzeau, Saint Gildas de Ruys, Saint Hilaire du Reiz,
- 4.000 € chacune aux communes de Flouhinec, Saint Pierre de Quiberon,
- 3.000 € chacune aux communes de Batz sur Mer, de la Bernerie en Réz, de Château d'Olonne, Mesquer, de La Plaine sur Mer, Pornic, Pornichet, Le Poulguen, Préfaïles, Saint Brévin les Pins, Saint Michel Chef Chef, ainsi qu'au Syndicat Mxte de Protection du Littoral Breton (VIGIPOL)
- 2.500 € à l'Agent Judiciaire du Trésor,
- 2.000 € chacune aux associations «Greenpeace France», «WWF France», à la «Confédération Paysanne 44»,
- 1.000 € chacune à la commune du Croisic, aux associations «Les Amis du Chemin de RONDE 56», «Eaux et Rivières de Bretagne», «France Nature Environnement», «Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV)», «pour la Sauvegarde des Animaux Sauvages (ASPAS)»,
- 800 € chacun à MM LAMBION, LE FLOCH, LELONG et à M<sup>mes</sup> LE DORIDOUR, LE PORT, RICHARD et TREPORT et à l'Agence Maritime MALARDÉ, représentée par son mandataire-liquidateur, M<sup>e</sup> DOLLEY,

- 700 € chacune à l'Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir BREST» et à l'Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir Saint Brieuc,
- 500 € chacun à M. CORMER et à la SARL ACTA.

M<sup>re</sup> LUDOT ayant fait connaître à la Cour que M. LESCOUET, qu'il représentait et qui était appelant, était décédé et que l'instance n'était pas reprise par ses héritiers, il conviendra également de lui en donner acte.

3°) La **SpA RINA** les sommes suivantes :

- 60.000 € à M Karun MATHUR
- 250.000 € chacune à la région des Pays de la Loire et à la région Bretagne,
- 200.000 € à la région Poitou-Charentes,
- 120.000 € chacun aux départements de la Vendée et du Finistère,
- 100.000 € à la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient,
- 80.000 € à la commune de Saint Nazaire,
- 50.000 € à l'association «Ligue de Protection des Oiseaux»
- 25.000 € à l'Agent Judiciaire du Trésor,
- 24.000 € à la commune de Floëreur,
- 20.000 € chacune aux communes de La Barbâtre, de Beauvoir sur Mer, Bouin, de Hoëdic, de l'Île d'Huat, de Jard sur Mer, de Noirmoutier en l'Île, de Notre Dame de Monts, Quiberon, Sarzeau, Saint Gildas de Ruys, Saint Hilaire du Riez,
- 16.000 € chacune aux communes de Plouhinec, Saint Pierre de Quiberon,
- 12.000 € chacune aux communes de Batz sur Mer, de la Bernerie en Retz, de Château d'Olonne, Mesquer, de La Plaine sur Mer, Pornic, Pornichet, Le Pouliguen, Préfailles, Saint Brévin les Pins, Saint Michel Chef Chef, ainsi qu'au Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton (VIGIPOL)
- 9.000 € chacune à la commune du Croisic, l'association «France Nature Environnement» et à l'association «pour la Sauvegarde des Animaux Sauvages (ASPAS)»,
- 8.000 € chacune aux associations «Greenpeace France», «WWF France», à la «Confédération Paysanne 44»,
- 4.000 € chacune aux associations «Les Amis du Chemin de RONDE 56», «Eaux et Rivières de Bretagne», «Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV)»,
- 3.200 € chacun à MM LAMBION, LE FLOCH, LELONG et à M<sup>mes</sup> LE DORIDOUR, LE PORT, RICHARD et TREPORT et à l'Agence Maritime MALARDÉ, représentée par son mandataire-liquidateur, M<sup>re</sup> DOLLEY,
- 2.800 € chacune à l'«Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir BREST» et à l'«Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir Saint Brieuc»,
- 2.000 € chacun à M. CORMER et à la SARL ACTA ;

4°) la **S.A. TOTAL** les sommes suivantes :

- 60.000 € à M Karun MATHUR
- 250.000 € chacune à la région des Pays de la Loire et à la région Bretagne,
- 200.000 € à la région Poitou-Charentes,
- 120.000 € chacun aux départements de la Vendée et du Finistère,
- 100.000 € à la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient,
- 80.000 € à la commune de Saint Nazaire,
- 50.000 € à l'association «Ligue de Protection des Oiseaux»
- 25.000 € à l'Agent Judiciaire du Trésor,
- 24.000 € à la commune de Floëreur,
- 20.000 € chacune aux communes de La Barbâtre, de Beauvoir sur Mer, Bouin, de Hoëdic, de l'Île d'Huat, de Jard sur Mer, de Noirmoutier en l'Île, de Notre Dame de Monts, Quiberon, Sarzeau, Saint Gildas de Ruys, Saint Hilaire du Riez,
- 16.000 € chacune aux communes de Plouhinec, Saint Pierre de Quiberon,
- 12.000 € chacune aux communes de Batz sur Mer, de la Bernerie en Retz, de CHÂTEAU d'Olonne, Mesquer, de La Plaine sur Mer, Pornic, Pornichet, Le Pouliguen, Préfailles, Saint Brévin les Pins, Saint Michel Chef Chef, ainsi qu'au Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton (VIGIPOL)
- 9.000 € chacune à la commune du Croisic, l'association «France Nature Environnement» et l'association «pour la Sauvegarde des Animaux Sauvages (ASPAS)»,
- 8.000 € chacune aux associations «Greenpeace France», «WWF France», à la «Confédération Paysanne 44»,
- 4.000 € chacune aux associations «Les Amis du Chemin de RONDE 56», «Eaux et Rivières de Bretagne» et «Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV)»,
- 3.200 € chacun à MM LAMBION, LE FLOCH, LELONG et à M<sup>mes</sup> LE DORIDOUR, LE PORT, RICHARD et TREPORT et à l'Agence Maritime MALARDÉ, représentée par son mandataire-liquidateur, M<sup>re</sup> DOLLEY,
- 2.800 € chacune à l'«Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir BREST» et à l'«Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir Saint Brieuc»,
- 2.000 € chacun à M. CORMER et à la SARL ACTA ;

Déboute les parties de leurs demandes plus amples ou contraires.

Conformément aux dispositions des articles 707-3 et R 55-3 du code de procédure pénale, le président a avisé Antonio POLLARA, Giuseppe SAVARESE, ou leurs représentants, et les représentants de TOTAL SA et de La SpA RINA que :

- s'ils s'acquittent du montant de l'amende et du droit fixe de procédure mentionné ci-dessous, dans un délai d'un mois à compter de ce jour, ce montant est diminué de 20 % (réduction maximale de 1.500 euros),
- le paiement de l'amende ne prive pas les condamnés du droit de former un pourvoi en cassation.