**Pourvoi en cassation n° L/00298 contre l'arrêt du 30 mars 2010 dossier n° C08/02278**

**A Mesdames et Messieurs les Présidents et conseillers de la Cour de Cassation**

# POURVOI EN CASSATION

# M E M O I R E

**Pour**
Robin des Bois, association de protection de l'Homme et de l'environnement régie par la loi de 1901, agréée au niveau national au titre de la protection de l'environnement (pièce 1), dont le siège social est 14, rue de l'Atlas 75019, partie civile représentée par son président, M. Jacky Bonnemains dûment mandaté (statuts, récipissé de déclaration en préfecture et délibération du Conseil d'administration ; pièces 2 à 4).

**Contre**
L'arrêt n°1 (dossier n° C08/02278) rendu le mardi 30 mars 2010 par le pôle 4 - chambre 11 E des appels correctionnels de la Cour d'Appel de PARIS, ledit arrêt ayant fait l'objet par le soussigné d'un pourvoi en cassation par déclaration au greffe de ladite chambre le 6 avril 2010 (pièce 5).

## SUR LA RECEVABILITE

Le soussigné ayant formé le pourvoi le 6 avril dans le délai et les formes requises par la loi, la Cour déclarera le pourvoi recevable.

## RAPPEL DES FAITS

Le 11 décembre 1999 alors qu'il effectuait chargé d'une cargaison d'environ 30.000 t de fioul lourd n°2 un voyage de Dunkerque à destination initiale de Milazzo remplacée par Livourne le 10 décembre, le pétrolier battant pavillon maltais *Erika* a été victime d'une défaillance de sa structure pendant sa traversée par gros temps du Golfe de Gascogne. Celle-ci a provoqué une gîte importante puis la cassure de la coque. Cette avarie majeure a entraîné le naufrage du navire alors qu'il se trouvait à une trentaine de milles nautiques dans le sud de la pointe de Penmarc'h en Bretagne. Les deux parties du navire ont ensuite coulé par environ 120 m de fond. Tout l'équipage a été évacué sain et sauf. Une partie importante de la cargaison et des soutes du navire s'est répandue en mer et a ensuite affecté plusieurs centaines de kilomètres de côtes depuis la pointe de Bretagne jusqu'à l'Ile de Ré.

## MOYENS DE CASSATION

**PREMIER MOYEN SUR L'INTERPRETATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DITE CONVENTION CLC MODIFIEE EN 1992, AU SUJET DE LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES.**

**IL EST FAIT GRIEF A L'ARRET ATTAQUE d'avoir eu une interprétation erronnée de la Convention CLC en exonérant TOTAL S.A. de toute responsabilité civile au motif que la convention CLC fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la S.A. TOTAL.**

L'arrêt indique que « *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*» (p. 423 de l'arrêt).

Alors que la convention CLC dit qu'aucune demande de réparation de dommages par pollution ne peut être formée contre l'affréteur à moins que le dommage ne résulte de son fait ou de son omission personnelle commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, l'arrêt de de la Cour d'Appel affirme la qualité d'affréteur de la S.A. TOTAL et dit en même temps que les fautes commises par l'affréteur ne l'ont pas été avec la conscience qu'elles auraient probablement pour conséquence un naufrage et une pollution.
Or l'association Robin des Bois estime que toutes les fautes d'imprudence et de témérité commises par Monsieur Savarese, mandataire social de la société propriétaire du navire, par Monsieur Pollara, mandataire social de la société Panship chargée de la gestion nautique du navire et par la SpA RINA chargée de délivrer les certificats nécessaires à la conformité et à la navigabilité du navire Erika auraient pu et auraient du être connues et appréciées par l'affréteur pour ce qui concerne toutes les fautes commises par les trois responsables précités avant le troisième tiers du mois de novembre 1999, période à laquelle la S.A. TOTAL a négocié l'affrètement de l'Erika pour son dernier voyage.

Alors que Messieurs Pollara, Savarese et la SpA RINA ont commis séparément et successivement au moins depuis 1998 les fautes qui ont préparé « l'évènement », au sens de la convention CLC, du 12 décembre 1999 au large de la Bretagne, l'affréteur S.A. TOTAL, compte tenu de son envergure , de sa connaissance planétaire et historique de la production et du transport des hydrocarbures ainsi que de tous les risques encourus avait à la fois le devoir, la compétence et les ressources documentaires et humaines pour repérer les faiblesses de l'Erika et pour prendre conscience que l'utilisation de ce navire à la saison des pires tempêtes entre la mer

du Nord et la Méditerranée exposerait son équipage et l'environnement à un excès de risques inacceptable.

C'est le moment de citer à cet égard « le traité de droit civil – les conditions de la responsabilité » de Geneviève Viney et Patrice Jourdain où il est relevé que la jurisprudence déclare fautive toute erreur qui procède d'une ignorance incompatible avec la compétence que la ou les victimes étaient en droit d'attendre de l'auteur du dommage compte tenu de l'activité exercée, des qualifications dont il s'est prévalu et des circonstances dans lesquelles l'action s'est déroulée.

Le Traité de Droit Maritime du professeur Pierre Bonassies souligne aussi que « La jurisprudence a toujours retenu une conception objective de la faute inexcusable qui s'apprécie en conséquence avec le comportement qu'aurait dû avoir un bon professionnel. Il y aura ainsi faute inexcusable non seulement lorsque la personne a concrètement conscience de sa témérité comme de la probabilité des dommages que son action est susceptible d'entraîner mais aussi dans le cas où n'ayant pas semblable conscience elle aurait dû l'avoir si elle avait agi en bon professionnel ».
Le professionnel émérite qu'est  et que revendique d'être la S.A. TOTAL a, selon l'avis de Robin des Bois, entériné chacune des fautes commises dans la gestion de l'Erika et sa surveillance par les trois responsables précités. Si elle ne les a pas personnellement commises, elle les a en quelque sorte endossées ou s'en est faite la receleuse. L'état authentique du navire, l'inconsistance de son armateur et des personnalités désignées dans le cadre du code international de gestion de la sécurité ISM (International Shipping Management), les faits que l'*Erika* était parvenue à se maintenir dans des zones de notation techniques acceptables grâce à des visites qui se sont uniquement déroulées dans un périmètre de connivence italien et que le navire avait été prétendument restauré dans un chantier du Montenegro alors que ce pays était sous un état d'embargo et en pénurie de matières premières et de métal auraient pu être relevés par le groupe TOTAL si toutefois il avait par lui-même et par l'intermédiaire de ses filiales ou de ses prestataires de service mené les diligences proportionnées aux risques maritimes et environnementaux déclenchés par le transport au mois de décembre dans la Manche et le Golfe de Gascogne de 30 000 tonnes d'un hydrocarbure « noir » que les armateurs refusent de transporter sur des navires récents tant il est corrosif et intrinsèquement agressif y compris pour les structures internes des navires. En outre, dans le prolongement de cette omission de s'intéresser au passé du navire *Erika* et à ses déplorables modes de gestion et de maquillage tels qu'ils ont été constatés par le Tribunal Correctionnel et la Cour d'Appel de Paris, la S.A. TOTAL a procédé à Dunkerque par l'intermédiaire de sa filiale Raffinerie des Flandres à un chargement expéditif au rythme de 2.000 m3 / heure au lieu de 1.000 m3 demandé par le commandant Mathur selon ses déclarations et recommandé par l'International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals puis dans les jours et dans les heures précédant le naufrage s'est abstenue de donner des recommandations ou des directives au navire autres que, la veille officielle des premières dégradations du navire, un changement de destination finale, à savoir le port de Livourne en lieu et place de celui de Milazzo.

**Conclusion :**
**La S.A. TOTAL, par la sélection du navire Erika et l'omission d'en approfondir les carences de gestion et les déficiences techniques, a fait siennes les fautes**

**téméraires retenues par la Cour d'Appel à l'encontre de Messieurs Savarese et Pollara et la SpA RINA et s'est en outre abstenue de toute assistance pendant la séquence préliminaire au naufrage alors même qu'en temps que producteur de la cargaison elle en connaissait mieux que les autres responsables la persistance et la toxicité pour la biodiversité et que la S.A. TOTAL ayant son siège en France et trois raffineries dans l'Ouest de la France dans les ports de Dunkerque, du Havre et de Nantes / Saint-Nazaire avait, plus encore que les autres responsables, connaissance des contraintes imposées par les moyens de sauvetage disponibles et donc des risques auxquels l'ensemble de l'équipage et des sauveteurs était exposé.**

**DEUXIEME MOYEN SUR L'INTERPRETATION PAR LA COUR D'APPEL DE PARIS DANS SON ARRET DU 30 MARS 2010 DE LA DEFINITION DES DOMMAGES PAR LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES SELON LA CLC.**

**IL EST FAIT GRIEF A L'ARRET DE LA COUR D'APPEL de dire que la Convention CLC prend en compte le préjudice écologique en ce qu'elle englobe dans les dommages par pollution l'altération de l'environnement et aussi le manque à gagner dû à cette altération. L'association Robin des Bois, quant à elle, constate que lesdits manques à gagner au sens de cette convention et de son organisme dédié aux indemnisations, le FIPOL, sont des manques à gagner économiques dus à des baisses immédiates et chiffrables de production commercialisables ou à des pertes immédiates et comptables dues à une baisse de fréquentation ponctuelle de lieux d'exploitation du tourisme.**

Or le préjudice écologique tel qu'il a été recherché par l'association Robin des Bois en première instance et en appel ne se cantonne pas à l'altération de l'environnement mais s'étend sur le long terme à la restauration de l'environnement, au suivi de la restructuration des écosystèmes, et à l'évaluation de la diminution sur le long terme des capacités des milieux marins et de l'estran à rendre des services non commerciaux à la biosphère et à l'humanité comme par exemple la productivité des chaînes alimentaires marines, la fonction d'épuration des vasières, la régulation du cycle du carbone, la mise à disposition d'habitats pour la biodiversité.

Par manques à gagner, il s'agit donc bien pour Robin des Bois de la régression des services rendus par la nature, en l'occurrence la mer, les estuaires, les zones infra et supra littorales, services qui contribuent à la prospérité biologique et à la salubrité de l'environnement général.

**Conclusion**
**Robin des Bois souhaite que la Cour de Cassation dise que le protocole de 1992 de la CLC a une définition étroite des dommages par pollution et trop restrictive pour intégrer le préjudice écologique que par ailleurs l'arrêt de la**

**Cour d'Appel dans son souci légitime d'innovation juridique entend promouvoir.**

**TROISIEME MOYEN SUR L'ABSENCE DE PRISE EN COMPTE PAR L'ARRET DE LA COUR D'APPEL DE LA LOI DU 15 JUILLET 1975 MODIFIEE RELATIVE A L'ELIMINATION DES DECHETS ET DE LA DIRECTIVE 75/442/CEE**

**IL EST FAIT GRIEF EN EFFET A L'ARRET DE LA COUR D'APPEL de ne pas se référer aux textes réglementaires précités alors même qu'ils ont été utilisés par l'Etat français à l'égard de Total Raffinage Distribution, filiale à 100% de la S.A. TOTAL, sans que ces derniers n'en aient contesté l'application et alors que les dommages dus aux déchets ouvrent la voie à la réparation civile.**

Ecartant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et ses protocoles successifs qui font normalement porter sur le propriétaire du navire la responsabilité de la pollution, l'Etat français, comme il a été rappelé devant la Cour d'Appel par le président de l'association Robin des Bois, a dans les jours qui ont suivi le naufrage de l'*Erika* désigné des sites pour le regroupement des déchets de la marée noire, les a assujettis à la rubrique 167 de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et en a attribué la gestion et la responsabilité au groupe TOTAL. Celui-ci, ni aucune de ses filiales n'ont introduit de recours pour que la propriété des déchets, leur surveillance et leur gestion soient assurés par le propriétaire de l'*Erika* ou son mandataire social. Total Raffinage Distribution, filiale à 100% du groupe Total a été ainsi destinataire de 3 arrêtés préfectoraux dont le premier a été émis 12 jours après le naufrage et le dernier le 5 mai 2000. Ils précisent les modalités de surveillance à mettre en place notamment pour vérifier qu'il n'y a pas transfert de pollution vers le sol et les eaux souterraines et pour garantir en fin de l'exploitation l'application des mesures nécessaires pour remettre ne état les sites concernés. C'est donc bien sur le fondement de la loi du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux que l'Etat et l'un des co-responsables du naufrage de l'*Erika* ont mis en œuvre durablement les premières actions réglementaires de remédiation au sinistre. La Convention CLC n'y a pas fait obstacle.

Cet état de fait n'impliquait pas à ce stade la reconnaissance d'une faute de la part de Total ou d'une de ses filiales dans le choix, le chargement et l'accompagnement de l'*Erika* entre le 22 novembre et le 12 décembre 2009 et dans le cadre de la convention CLC. Il révélait en même temps de la part du groupe Total la connaissance et l'acceptation de ce que la convention CLC n'est pas la seule à organiser et à répartir les responsabilités et les charges qui résultent d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures à partir d'un navire ainsi qu'une reconnaissance de responsabilité due en particulier au fait que la cargaison initiale produite dans le site de Dunkerque par TOTAL restait sa propriété jusqu'au déchargement dans le port de destination.

Sans remettre en cause la convention dite CLC, il a été estimé par l'Etat et accepté par Total qu'elle ne constitue pas un système de réparation exclusif, ceci en conformité avec le principe classique selon lequel la victime peut recourir à plusieurs voies pour obtenir l'indemnisation ou la réparation d'un préjudice.

Dans son arrêt du 17 décembre 2008 (commune de Mesquer n° 4 -215), la Cour de cassation a d'ailleurs confirmé cette doctrine en s'appuyant en particulier sur l'arrêt de la Cour de Justice des communautés européennes rendu le 24 juin 2008 et disant que les hydrocarbures dilués, mélangés à de l'eau et d'autres indésirables incompatibles avec la composition et la vocation énergétique des hydrocarbures sont bien des déchets. A ce jour, comme le prouvent les dépôts récents d'hydrocarbures avec la signature Erika découverts dans les couches supérieures des vases du port de plaisance de Pornichet (44), une fraction résiduelle des déchets est encore dans la colonne d'eau et sur les fonds marins. Lorsqu'un dommage est causé par un déchet, l'article 1382 du Code Civil permet à la victime d'obtenir réparation de son préjudice.

**Conclusion**
En conséquence, Robin des Bois souhaite que la Cour de Cassation dise qu'en l'espèce la loi de juillet 1975 sur la gestion des déchets peut ouvrir la voie aux réparations aux dommages demandés par des parties civiles

**CONCLUSIONS**

Par les moyens qui précèdent, et tous autres que la Cour pourrait aviser d'y suppléer d'office, s'agissant de la nécessité de reconnaître TOTAL civilement responsable,

Plaise à la Cour :

- de déclarer le présent pourvoi recevable,

- de casser les dispositions citées de l'arrêt rendu le mardi 30 mars 2010 par le pôle 4 - chambre 11 E des appels correctionnels de la Cour d'Appel de PARIS.

**Fait en deux exemplaires à Paris, le 15 avril 2010**

**Jacky Bonnemains**
**Président de l'association Robin des Bois**
**14, rue de l'Atlas 75019 Paris**

Dispensés de timbre (article 900A inséré au Code Général des Impôts - Edition du 1er juillet 1979)