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

COMITÉ EXÉCUTIF
14ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.14/5
14 septembre 2001
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

ERIKA

Note de l'Administrateur

Résumé: Quelque 19 800 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont déversées de l'*Erika* lorsque le navire a sombré pendant une tempête, le 12 décembre 1999. 6 400 tonnes environ se trouvaient dans la partie avant de l'épave, et 4 700 tonnes dans la partie arrière. Le pompage des hydrocarbures restés à bord de l'épave a été achevé avec succès en septembre 2000. Les opérations de nettoyage sont terminées à l'exception de quelques sites.

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

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

Mesures à prendre: Noter les renseignements fournis.

1 Le sinistre

1.1 Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à quelque 60 milles marins au large des côtes bretonnes (France). La marine française a mené à bien le sauvetage de tous les hommes d'équipage.

1.2 Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 tonnes se sont déversées au moment du sinistre. La partie avant du navire a flotté plusieurs heures durant à la verticale, pour enfin couler durant la nuit du 12 décembre par environ 100 mètres de fond. Une société française d'assistance a pu, depuis un remorqueur, fixer un câble à la poupe de l'*Erika* dans l'espoir de le remorquer plus au large, mais aux premières heures du 13 décembre, celle-ci a coulé par 130 mètres de fond, à une distance de quelque 10 milles marins de la proue.

1.3 On estime qu'il restait 6 400 tonnes de la cargaison dans la partie avant du navire et 4 700 tonnes dans la partie arrière.

1.4 L'*Erika* était inscrit auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

2 Opérations de nettoyage

2.1 Pour le point des opérations de nettoyage jusqu'au mois d'octobre 2000, on se reportera au document 92FUND/EXC.9/7.

2.2 Les opérations de nettoyage ont été achevées, à l'exception de quelques sites en Loire-Atlantique, dans les îles du Morbihan et dans le nord de la Vendée.

2.3 Plus de 200 000 tonnes de déchets souillés ont été ramassées sur le littoral et stockées. TotalFina SA a confié à une entreprise le soin de l'évacuation des déchets, opération actuellement en cours. Le coût de l'évacuation serait de l'ordre de FF200 millions (£19 millions).

2.4 Le Tribunal administratif de Nantes et celui de Poitiers avaient chargé des experts de dresser un constat de l'état des plages avant le sinistre, ainsi que de l'étendue et des caractéristiques de la pollution. Les experts ont remis leurs conclusions aux tribunaux. Le Fonds de 1992 a suivi ces travaux par l'intermédiaire de ses experts techniques.

3 Impact du déversement

3.1 S'agissant de l'impact général du déversement, on se reportera au document 92FUND/EXC.9/7.

3.2 De nombreuses exploitations ostréicoles et mytilicoles ont été touchées. À la suite du suivi mis en place par les autorités françaises et des directives établies par l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA), on a trouvé que les hydrocarbures accumulés dans les coquillages - sauvages ou d'élevage - provenant de nombreux endroits dépassaient les limites admises. En conséquence de quoi, la commercialisation des produits en provenance de ces zones a été interdite. Vu la faible contamination des prises de poisson pélagique et de crustacés, aucune interdiction de pêche hauturière n'a été prononcée.

3.3 Les dernières interdictions de pêche ont été levées pendant l'été 2000; aucune zone n'est désormais interdite de pêche ou de ramassage de produits de la mer.

3.4 On a déployé tous les efforts possibles pour minimiser l'impact du déversement sur les marais salants de la Loire-Atlantique et de la Vendée, où divers programmes de suivi et d'analyse ont été mis en place. Les paludiers de Noirmoutier (Vendée) ont repris la production à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau de mer. Quant aux interdictions de prises d'eau de mer à Guérande (Loire-Atlantique), elles ont été levées le 23 mai 2000. Depuis lors, un groupe de paludiers indépendants de Guérande ont tenté de reprendre la production mais en ont été empêchés. Une coopérative représentant près de 70% de la production de Guérande a renoncé à produire du sel en 2000 pour préserver la confiance du marché dans ce produit.

3.5 À la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire a été chargé de faire rapport sur la possibilité de produire du sel à Guérande en 2000, sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. Des pièces sont soumises actuellement à l'expert; celui-ci devrait sous peu présenter son rapport.

3.6 Le Fonds de 1992 a reçu de la part des paludiers (indépendants mais aussi membres de la coopérative) de Guérande et de Noirmoutier des demandes au titre des préjudices subis à cause du report de la campagne de production 2000 du fait de l'interdiction des prises d'eau de mer.

3.7 Le littoral touché est un important site touristique, en particulier pendant la saison d'été. L'impact sur ce secteur a varié en fonction du site et du type d'activité durant la saison touristique 2000. Selon certaines indications, la saison 2001 n'aurait pas été touchée de manière significative Toutefois, il se peut que des demandes soient soumises au titre de pertes subies durant la saison 2001 dans des zones restées polluées.

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

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

4.2 Pour ce qui est des opérations d'enlèvement des hydrocarbures, on se reportera aux documents 92FUND/EXC.7/4, 92FUND/EXC.8/2 et 92FUND/EXC.9/7.

5 Traitement des demandes d'indemnisation

5.1 La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation, lequel a ouvert le 12 janvier 2000.

5.2 Le bureau compte actuellement neuf personnes. D'autres personnes seront engagées selon que de besoin.

5.3 Le bureau fait office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual pour examiner les demandes d'indemnisation.

5.4 Des experts français, établis à Brest, examinent les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage. Une équipe d'experts français procèdent actuellement à l'étude des demandes relatives à la pêche et à la mariculture. Des experts de l'International Tankers Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) donnent également des conseils sur différentes catégories de demandes. Les demandes émanant du secteur touristique sont examinées par une équipe d'experts français, avec l'appui d'une entreprise de Liverpool très compétente dans ce secteur et qui a aidé les FIPOL à évaluer les demandes touristiques nées des sinistres du *Braer*, du *Sea Empress* et du *Nakhodka*. Afin d'accélérer le traitement des demandes du secteur touristique, le nombre d'experts a récemment été porté de 15 à 30.

5.5 En raison du volume des demandes d'indemnisation présentées du fait du sinistre de l'*Erika*, en particulier dans le secteur du tourisme, le Fonds de 1992 a mis au point, avec le concours du cabinet d'experts du tourisme recrutés en France par le Fonds et la Steamship Mutual, un programme informatique destiné à aider les experts chargés d'évaluer les demandes d'indemnisation. Ce programme est devenu opérationnel en mai 2001. Il permet de comparer les données sur les nouvelles demandes aux données relatives aux demandes déjà évaluées. Si les données fournies au sujet de la demande en cours d'évaluation correspondent aux données sur des demandes similaires déjà évaluées, relevant des mêmes secteur et lieu géographique, le temps mis pour procéder à l'évaluation peut diminuer de beaucoup.

6 Demandes d'indemnisation

Un bilan des demandes d'indemnisation sera présenté dans un additif au présent document.

7 Niveau des paiements

7.1 Engagements pris par TotalFina et le Gouvernement français

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

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

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

7.2.1 À sa 8ème session, tenue en juin 2000, le Comité exécutif s'est penché sur les estimations du montant total que pourraient atteindre les demandes d'indemnisation. Il a pris note des conclusions de la vaste étude menée au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'étendue des dommages causés par le sinistre de l'*Erika* à l'industrie du tourisme, relevant que l'étude estimait que le montant total des demandes recevables dans le secteur du tourisme serait de l'ordre de FF800 à 1 500 millions (£80 à 150 millions).

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

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

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

7.3 Nouvelle estimation du montant probable des demandes d'indemnisation

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

8 Autres sources de financement

8.1 Le Gouvernement français a mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche. Ce système est géré par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (OFIMER), organisme public rattaché au Ministère français de l'agriculture et des pêches. OFIMER peut faire des paiements aux demandeurs jusqu'à concurrence de FF200 000 (£19 200) sur la base de ses propres évaluations du préjudice subi, sans consultation de la Steamship Mutual ou du Fonds de 1992. OFIMER a dit fonder son évaluation sur les critères énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation rédigé par le Fonds de 1992.

8.2 L'Administrateur a été informé qu'au 12 septembre 2001, OFIMER avait versé FF26,7 millions (£2,5 millions) à des demandeurs du secteur de la pêche et FF13 millions (£1,2 million) à des producteurs de sel.

8.3 Le Gouvernement français a en outre adopté un mécanisme visant à verser des paiements supplémentaires au secteur du tourisme. Ce mécanisme fonctionne depuis le 25 juillet 2001.

9 Procédure en limitation

9.1 À la demande du propriétaire du navire, le Tribunal de commerce de Nantes a ordonné, le 14 mars 2000, l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733 (£8,1 millions) le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de la Steamship Mutual.

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

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

10.1 En avril 2000, le Conseil général de Vendée et 47 autres demandeurs ont demandé que les experts nommés par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne soient chargés d'évaluer les dommages causés par la contamination dans les secteurs touchés, en particulier pour les pêcheurs, les agents du secteur touristique, les municipalités, les départements et les régions. Ils ont également demandé que le tribunal ordonne au Fonds de 1992 d'intervenir dans la procédure.

10.2 En droit français, quiconque a subi des dommages est en droit de réclamer une expertise judiciaire aux fins de faire évaluer la perte subie. La demande adressée au tribunal des Sables-d'Olonne n'émanait pas de demandeurs individuels des secteurs de la pêche et du tourisme mais d'organismes publics régionaux.

10.3 Lors d'une audience, le Fonds de 1992 a indiqué qu'il n'émettait pas d'objection de principe au fait de devoir intervenir dans la procédure, mais qu'il s'opposait à l'élargissement envisagé du mandat des experts judiciaires. Le Fonds a fait valoir que, si le tribunal conférait un tel mandat aux experts, la charge de travail de ces derniers deviendrait considérable. Il a informé le tribunal que la tâche proposée, à savoir l'évaluation des pertes subies par toutes les victimes, était précisément celle qu'effectuaient les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. L'accent a été mis sur la politique établie par le Fonds, consistant à rechercher des règlements à l'amiable. Le Fonds a demandé que le mandat envisagé pour les experts soit modifié de telle sorte que ceux-ci ne procéderaient à une évaluation des dommages qu'en cas de demande spécifique formulée individuellement par les victimes afin d'éviter toute interférence avec le traitement des demandes effectué par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. En mai 2000, le tribunal des Sables-d'Olonne a accédé à la demande du Fonds.

10.4 En juillet 2000, le Département de la Loire-Atlantique et 22 communes de la Loire-Atlantique ont demandé au Tribunal administratif de Nantes de nommer des experts qui seraient chargés d'évaluer les préjudices subis. En septembre 2000, le tribunal a nommé un groupe d'experts (ceux-là mêmes nommés par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne - voir le paragraphe 10.3) pour évaluer l'ampleur des préjudices subis par les demandeurs.

10.5 En août 2000, 23 communes de la Charente-Maritime ont demandé au Tribunal administratif de Poitiers de nommer des experts qui seraient chargés d'évaluer les préjudices qu'elles avaient subis. En septembre 2000, le tribunal a décidé de nommer les mêmes experts que ceux retenus par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne.

10.6 Les experts judiciaires dont il est question aux paragraphes 10.3 à 10.5 se sont réunis une première fois au début du mois de décembre 2000. Une autre réunion a eu lieu en septembre 2001.

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

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

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

11.2 Pour le point de ces actions, on se reportera à la section 15 du document 92FUND/EXC.9/7. Aucun fait marquant n'est intervenu depuis la 9ème session du Comité exécutif.

11.3 En juin 2000, la commune de Mesquer (Loire-Atlantique) a engagé une action contre le Groupe TotalFina devant le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire, au motif que le produit transporté par l'*Erika* devait être considéré comme étant un déchet et que TotalFina devait donc être tenu pour responsable de tout dommage imputable audit produit. L'Administrateur a jugé qu'étant donné que cette action intervenait en dehors du cadre des Conventions de 1992, le Fonds de 1992 ne devait pas se porter partie intervenante. Comme indiqué à la 8ème session du Comité exécutif, l'Administrateur a toutefois suivi le déroulement de la procédure.

11.4 Dans un jugement prononcé le 6 décembre 2000, le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire a débouté le plaignant de l'action visée au paragraphe 11.3, au motif que pour être considéré comme étant un déchet, un produit ou substance doit être destiné à être abandonné, alors que ce n'était nullement le cas du fuel-oil N°2 transporté à bord de l'*Erika*, lequel fuel Total International avait vendu à une société italienne. La commune a fait appel du jugement.

11.5 En septembre 2000, des volontaires ayant participé aux opérations de nettoyage, regroupés au sein de l'Association des Bénévoles de l'*Erika*, ont intenté une action devant le tribunal des Sables-d'Olonne contre le Groupe TotalFina, demandant que les experts nommés par ce tribunal au mois de mai 2000 soient chargés d'analyser le produit qui se trouvait dans l'épave de l'*Erika* et dont ils avaient prélevé des échantillons. Pour les raisons invoquées au paragraphe 11.3 ci-dessus, l'Administrateur a estimé que le Fonds de 1992 ne devait pas intervenir dans la procédure.

11.6 L'Administrateur examine les questions en jeu dans ces diverses procédures, de concert avec les avocats du Fonds de 1992 en France et en Italie [1].

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

12.1 À la fin du mois d'avril 2000, RINA SpA et le Registro Italiano Navale [2] ont intenté une action en justice devant le tribunal de Syracuse (section d'Augusta) contre les défenseurs suivants:

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

12.2 RINA SpA et le Registro Italiano Navale ont demandé que le tribunal déclare qu'ils n'étaient ni conjointement ni solidairement responsables du naufrage de l'*Erika*, de la pollution de la côte française ou d'aucune autre conséquence du sinistre.

12.3 Les plaignants ont également demandé au tribunal, dans l'éventualité où ils seraient tenus responsables et qu'un lien de causalité était établi entre cette responsabilité hypothétique et les conséquences du sinistre, de:

a) déclarer qu'ils n'auraient aucune obligation d'indemnisation envers les défenseurs pour aucun motif que ce soit, ni directement, ni indirectement, ni par voie de recours;

b) déclarer que cette responsabilité hypothétique serait limitée comme le prévoit le règlement applicable aux plaignants [3]; et

c) déclarer que les trois premiers défenseurs mentionnés au paragraphe 12.1 mettraient hors de cause et indemniseraient les plaignants pour toute somme qu'ils pourraient avoir à payer.

12.4 Dans leur plaidoirie, les plaignants ont indiqué que le Registro Italiano Navale avait classé l'*Erika* en août 1998 et que RINA avait effectué l'inspection annuelle de l'*Erika*, commencée le 16 août 1999 à Gênes (Italie) et achevée le 24 novembre 1999 à Augusta (Italie).

12.5 Les plaignants ont déclaré que, diverses parties ayant rendu publique leur intention d'impliquer RINA pour faute d'omission commise lors de l'inspection du 24 novembre 1999, ils avaient intérêt à obtenir dès que possible un jugement excluant leur responsabilité dans le sinistre et ses conséquences, et soutiennent qu'il n'existait aucune relation de cause à effet entre la moindre action des plaignants et l'événement.

12.6 Les plaignants soutiennent que les tribunaux italiens avaient compétence aux termes de l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, qui prévoit:

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

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

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

qu'une personne domiciliée dans un État partie peut être poursuivie en justice dans un autre État partie:

3) pour des faits de nature délictuelle ou quasi-délictuelle devant les tribunaux du lieu où les faits dommageables se sont produits.

12.7 Les plaignants ont argué du fait que les dispositions de canalisation contenues aux articles III.1 et III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile excluent toute responsabilité des sociétés de classification. Ils ont également fait valoir qu'il avait été établi lors de grands arrêts de jurisprudence tant britanniques qu'américains que le propriétaire du navire est le seul responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la navigabilité de son navire et que la responsabilité ne peut pas incomber à la société de classification qui n'est ni le garant ni le souscripteur du navire classé.

12.8 La première audience, consacrée aux seules questions de procédure, s'est tenue le 4 décembre 2000. Le tribunal a ordonné aux parties de présenter des arguments sur un point précis, à savoir la question de savoir si l'action des plaignants était ou non nulle et non avenue du fait que les plaignants avaient donné trop peu de détails sur les fondements de leur action. En février 2001, le tribunal a rejeté la défense de nullité.

12.9 En mars 2001, le Fonds de 1992 a entamé une action en justice selon une procédure spéciale directement auprès de la Cour de cassation, demandant à celle-ci de décider que l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles ne s'applique pas à l'action du plaignant, puisqu'il se rapporte à une déclaration excluant toute responsabilité. Par la suite, le Gouvernement français et les quatre compagnies du Groupe Total ont engagé des actions correspondantes.

12.10 Si les actions portées devant la Cour de cassation aboutissent, les actions relatives au bien-fondé de l'affaire engagées auprès du tribunal de Syracuse seront interrompues. Le Fonds de 1992 a donc demandé à celui-ci de suspendre la procédure en attendant la décision de la Cour de cassation. Le 31 juillet 2001, le tribunal de Syracuse a accédé à la demande du Fonds de 1992.

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

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

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

13.3 Aucun fait nouveau n'est intervenu dans les procédures engagées par le Fonds de 1992.

14 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des informations fournies dans le présent document;

b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant les procédures judiciaires dont il est question aux sections 10 à 13; et

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