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

COMITÉ EXÉCUTIF
9ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.9/7
28 septembre 2000
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. Environ 6 400 tonnes se trouvaient dans la partie avant de l'épave, et environ 4 700 tonnes dans la partie arrière. Le pompage des hydrocarbures jusqu'à la surface a été effectué entre juin et septembre 2000. Les opérations de nettoyage se poursuivent dans certaines zones. L'assureur P & I du propriétaire du navire a versé des indemnités à 575 demandeurs environ, pour un montant total de FF14,7 millions (£1,4 million). Le présent document fait le point du niveau probable des demandes d'indemnisation. Plusieurs organismes publics et entreprises privées ont engagé des poursuites en France contre Total Fina, le propriétaire de l'*Erika*, l'assureur de responsabilité de l'*Erika*, l'entreprise gestionnaire du navire et la société de classification. Cette dernière a engagé une action en Italie contre le Fonds de 1992 (entre autres), demandant une déclaration selon laquelle aucune responsabilité ne lui incomberait pour le sinistre. Le Fonds de 1992 a engagé une action en France contre la société de classification.
Mesures à prendre:	Prendre note des informations fournies.

1 Le sinistre

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

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

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

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

2 Opérations de nettoyage

2.1 La préfecture maritime de la région Bretagne, à Brest, a déclenché le Plan Polmar, dispositif national d'intervention d'urgence et a dirigé les opérations en mer. La marine nationale française a mobilisé un certain nombre de navires pour la récupération des hydrocarbures au large. L'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont eux aussi mobilisé des navires pour aider à l'effort de récupération des hydrocarbures. Quelque 1 100 tonnes d'hydrocarbures auraient été récupérées en mer.

2.2 Le 25 décembre 1999, la côte a été fortement souillée dans la zone de Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic et La Turballe. Puis, sur environ 400 kilomètres, toute la côte située entre le Finistère et la Charente-Maritime a subi une pollution par les hydrocarbures, forte mais intermittente. Ce sont les préfets maritimes des cinq départements touchés qui ont pris en charge les opérations de nettoyage de la côte, avec l'aide des autorités locales des côtes touchées, des services de la Protection civile, des sapeurs-pompiers, de l'armée, mais aussi de bénévoles. En tout, ce sont quelque 5 000 personnes qui ont participé au nettoyage des côtes souillées.

2.3 Bien qu'on ait enlevé le gros des hydrocarbures assez rapidement, il a fallu procéder à un deuxième nettoyage en bien des endroits. Ce peaufinage a été gêné par une nouvelle contamination, à l'occasion des tempêtes qui ont sévi pendant les fêtes de Pâques, de plages qui avaient été déjà nettoyées, sans doute du fait de l'accumulation d'hydrocarbures enfouis non loin du littoral. Le nettoyage de plusieurs sites n'a pu être achevé avant la pleine saison touristique, c'est-à-dire pour juillet et août. Dans certains cas, les municipalités ont constitué des équipes sur place pour continuer le nettoyage tout au long de l'été. L'effort a porté essentiellement sur les plages attirant le plus grand nombre de touristes. C'est Total Fina SA qui a organisé les opérations de nettoyage sur certains sites.

2.4 Certaines municipalités ont intensifié les opérations de nettoyage en complétant leurs moyens propres par du matériel acheté dans le cadre du Plan Polmar. D'autres ont choisi de faire appel à des entreprises privées pour achever le nettoyage. Le nettoyage de certains sites, notamment en Loire-Atlantique, devrait continuer jusqu'au début de 2001.

2.5 Quelque 200 000 tonnes de déchets ont été ramassées sur les plages et stockées provisoirement en trois emplacements. Pour la plupart d'entre eux, ces déchets n'ont subi aucun tri en fonction de leur teneur en hydrocarbures. Total Fina SA s'est engagé à organiser les opérations d'évacuation et examine à l'heure actuelle les différentes options qui lui sont ouvertes. Une entreprise a été

chargée d'évacuer les déchets ramassés. On estime à quelque FF200 millions (£19 millions) le coût de l'évacuation des déchets.

2.6 Le Fonds de 1992 a suivi de près les opérations de nettoyage par le biais des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), lesquels sont secondés par des experts locaux.

2.7 Le Tribunal administratif de Nantes et celui de Poitiers ont chargé des experts de dresser un constat de l'état des plages avant que les hydrocarbures n'atteignent le littoral, ainsi que de l'étendue et des caractéristiques de la pollution. Le Fonds de 1992 suit ces travaux par l'intermédiaire de ses experts techniques.

3 Impact du déversement

3.1 On a ramassé environ 60 000 oiseaux mazoutés (des guillemots pour la plupart), dont quelque 48 000 étaient morts. La moitié des 12 000 oiseaux restants ont été expédiés dans divers centres situés en France pour être nettoyés; l'autre moitié a été dirigée vers la Belgique, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni. Mais beaucoup sont morts: seuls quelques centaines d'entre eux ont en effet pu être nettoyés et remis en liberté.

3.2 Les hydrocarbures ont atteint plusieurs ports de plaisance, souillant de nombreux bateaux de plaisance et mouillages.

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

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

3.5 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. Quant aux interdictions de prises d'eau de mer à Guérande (Loire-Atlantique), elles ont été levées le 23 mai 2000. Depuis lors, quelques paludiers de Guérande ont décidé de reprendre la production, encore qu'une coopérative représentant près de 70% de la production de Guérande ait renoncé, elle, à produire du sel en 2000. 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 en 2000 qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis.

3.6 Le littoral touché est un important site touristique pendant la saison d'été. L'impact sur ce secteur a varié en fonction du site et du type d'activité.

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

4.1 Le Gouvernement français et Total Fina ont examiné divers moyens d'empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures de l'épave. L'analyse de ces options figure aux paragraphes 4.6 à 4.10 du document 92FUND/EXC.7/4.

4.2 Ayant examiné toutes les options possibles, le Gouvernement français a décidé qu'il fallait procéder à l'enlèvement des hydrocarbures des deux parties de l'épave. Après un appel d'offres, il a attribué, le 20 avril 2000, le contrat pour l'enlèvement des hydrocarbures à un consortium international, Stolt/Commex/Coflexship.

4.3 L'opération d'enlèvement des hydrocarbures s'est déroulée du 6 juin au 15 septembre 2000, se terminant avec trois semaines d'avance. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

4.4 L'opération d'enlèvement des hydrocarbures s'est faite au moyen de la méthode dite du transfert hydrostatique, qui fait intervenir la différence de pression entre la partie la plus profonde de la cuve renfermant les hydrocarbures et l'interface hydrocarbures/eau, avec expulsion des hydrocarbures des citernes à cargaison à travers des valves situées à l'extrémité supérieure des citernes. Une fois dans un bac de récupération, les hydrocarbures ont subi une injection de fluidifiant pour les rendre moins visqueux. Ils ont ensuite été stockés provisoirement dans une cuve de transfert sous-marine avant d'être pompés jusqu'à la surface. L'annexe au document 92FUND/EXC.8/2 donne une description technique de la méthode utilisée.

4.5 Durant la totalité de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures, des navires de la marine française étaient sur zone, ainsi que deux bâtiments munis de matériel de récupération des hydrocarbures au large.

4.6 Le Fonds de 1992 a suivi de très près les opérations par l'intermédiaire de ses experts techniques.[<1>]

4.7 L'évacuation des hydrocarbures ainsi récupérés se fera cette année.

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 six personnes. D'autres personnes seront engagées selon que de besoin.

5.3 Plusieurs formulaires de demandes d'indemnisation ont été établis et mis à la disposition des personnes souhaitant faire une demande.

5.4 Le bureau fait office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation.

5.5 C'est à l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) qu'a été confiée la responsabilité d'ensemble de l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage mais aussi des dommages dus à la pollution subis par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont également engagé un certain nombre d'halieutes pour aider à l'évaluation des demandes. Un mécanisme spécial a été mis en place pour le traitement des demandes d'indemnisation ayant trait aux opérations de nettoyage. Celles-ci sont examinées dans un premier temps par des experts qui étaient sur place pendant les opérations de nettoyage. Des experts du secteur touristique ont été chargés d'évaluer les demandes ayant trait aux préjudices économiques subis et aux campagnes de promotion menées dans le secteur touristique.

5.6 À la mi-septembre 2000, des représentants du Fonds de 1992 et des experts engagés par le Fonds et la Steamship Mutual ont tenu une série de réunions avec les professionnels du tourisme des zones touchées, et ce dans le but de mettre en place un cadre pour l'instruction des dossiers ayant trait à ce secteur, lesquels seront sans doute fort nombreux.

<1> Le capitaine John Noble et M. Alan Stanley de BMT Murray Fenton Edon Liddiard Vince Ltd, cabinet d'experts maritimes.

6 Demandes d'indemnisation

6.1 Les opérations de nettoyage en mer et à terre vont donner lieu à des demandes d'indemnisation pour des montants élevés, de la part tant du Gouvernement français que des préfectures et des municipalités concernées, tout comme le fera l'évacuation des déchets mazoutés. L'opération visant la récupération des hydrocarbures de l'épave a entraîné, elle aussi, des coûts considérables.

6.2 Le secteur de la pêche a donné lieu à quelque 1 550 demandes d'indemnisation. Des demandes au titre de dommages à des embarcations de plaisance et aux embarcadères ont également été reçues.

6.3 À la 6ème session du Comité exécutif, la délégation espagnole a fait savoir qu'il se pourrait que des pêcheurs espagnols pratiquant la pêche dans la zone touchée par le sinistre de l'*Erika* soumettent eux aussi des demandes d'indemnisation.

6.4 Dans la zone touchée, le tourisme a beaucoup souffert. S'il est difficile à ce stade de mesurer toute l'ampleur des dégâts, hôtels, propriétaires de locations de vacances, agences de location, restaurants, bases nautiques et commerces sont d'ores et déjà nombreux à avoir déposé une demande d'indemnisation. Les demandes de renseignements et de réservations auprès d'hôtels, de locations, de pensions de famille et de campings auraient été bien moins nombreuses en 2000 que d'habitude. Le Bureau des demandes d'indemnisation a déjà reçu plus de 2 000 lettres indiquant l'intention de déposer une demande d'indemnisation au titre du tourisme et plus de 1 600 au titre d'un commerce tributaire du tourisme. Il est donc probable que les demandes au titre de préjudices économiques dans ce secteur représenteront des sommes très importantes. Il se peut aussi que les campagnes de promotion visant à limiter les dégâts donnent lieu à des demandes correspondant à des montants élevés.

6.5 Au 26 septembre 2000, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 1 436 demandes initiales et 813 demandes relevant des catégories suivantes:

	Demandes initiales	Demandes complémentaires
Opérations de nettoyage	53	15
Dommages aux biens	262	2
Pêche	193	108
Aquaculture et conchyliculture	465	361
Gisements coquillages	189	220
Transformation et distribution du poisson	15	2
Tourisme	147	85
Autres pertes de revenus	112	20
Total	1 436	813

6.6 À la même date, la Steamship Mutual avait fait des paiements provisoires à 575 demandeurs, pour un montant total de FF14 663 331 (£1 372 000), comme suit:

	FF
Opérations de nettoyage	24 611
Dommages aux biens	1 367 479
Pêche	2 400 569
Aquaculture et conchyliculture	4 476 503
Gisements coquillages	1 508 027
Transformation et distribution du poisson	127 306
Tourisme	4 727 452
Autres pertes de revenus	31 384
Total	14 663 331

6.7 Au 26 septembre 2000, la Steamship Mutual avait autorisé des paiements provisoires d'un montant supplémentaire de FF6 184 926 (£560 000) à 339 demandeurs, lesquels paiements interviendront dans un avenir proche.

6.8 Jusqu'au 31 mai 2000, les paiements effectués par la Steamship Mutual étaient de nature provisoire et intervenaient dans des circonstances particulières. Cela dit, fin mai, un grand nombre de demandes avaient été approuvées par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992, mais étant donné que ces demandeurs-là ne connaissaient pas de difficultés financières particulières, aucun paiement provisoire ne leur a été versé. Pour veiller à ce que tous les demandeurs soient indemnisés, la Steamship Mutual a décidé de verser à tous les demandeurs l'équivalent de 50% des montants approuvés.

6.9 Le Fonds de 1992 avait approuvé les demandes dont il est question aux paragraphes 6.6 et 6.7 pour le montant des paiements.

6.10 À sa 6ème session, le Comité exécutif avait autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif, pour le compte du Fonds de 1992, de toutes les demandes nées de cet événement, dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était jamais prononcé (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.9). Le Comité a confirmé cette décision à sa 7ème session, précisant que l'Administrateur était habilité à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre de l'*Erika*, dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 - à savoir leurs Assemblées ou Comités exécutifs - ne s'étaient pas prononcés (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.11).

6.11 Pour ce qui est des opérations de nettoyage, des demandes ont été présentées par 53 communes, et ce pour un montant total de FF35 303 215 (£3,3 millions). Un tiers de ces demandes, qui portent essentiellement sur des coûts fixes, ont été examinées. Le dialogue avec les demandeurs doit permettre d'obtenir des pièces justificatives supplémentaires. Il est entendu que la plupart de ces communes présenteront également des demandes dans le cadre du Plan Polmar.

7 Campagnes de promotion

7.1 Le Gouvernement français, par l'intermédiaire du Ministère du tourisme, a mené une campagne coordonnée pour neutraliser l'effet négatif du sinistre de l'*Erika* dans la région touchée. Cette campagne s'est faite essentiellement par voie de presse et à la télévision et par l'envoi de matériel promotionnel aux voyagistes, avec ciblage de marchés étrangers spécifiques. Une campagne télévisée s'adressant au public français a également été lancée. Afin d'éviter toute concurrence interne, on a opté pour des campagnes visant à rétablir l'image de marque de l'ensemble de la côte atlantique. Ces campagnes ont également eu pour objet d'aider les régions et départements soucieux de mener leurs propres activités promotionnelles auprès du public français.

7.2 Les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual assurent la liaison avec les autorités nationales et régionales concernées.

8 Niveau des paiements

8.1 Engagements pris par Total Fina et le Gouvernement français

8.1.1 Dans une lettre adressée à l'Administrateur, Total Fina 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 assurer au titre de toute inspection ou opération visant l'épave, comme il en est question à la section 4 ci-dessus, 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. Total Fina 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.

8.1.2 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 Total Fina.

8.2 La position de la Steamship Mutual

La Steamship Mutual a confirmé qu'elle continuerait de payer 50% des montants approuvés de toute demande jusqu'à ce que le montant total des indemnités versées s'approche du montant de limitation, d'environ FF84 millions (£7,9 millions).

8.3 Examen de la question par le Comité exécutif à sa 8ème session

8.3.1 Le Comité a pris note du résultat de la vaste étude qui a été 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, comme cela est résumé par l'Administrateur à l'annexe I du document 92FUND/EXC.8/2/Add.1. Il a été noté que, selon cette étude, le montant total des demandes recevables dans ce secteur serait de l'ordre de FF800 à 1 500 millions (£80 - 150 millions). Le Comité a également pris note des observations relatives aux résultats de l'étude formulées par les experts du Fonds de 1992, L & R Consulting (L & R), comme cela est exposé à l'annexe II de ce même document.

8.3.2 Le Comité a noté qu'il planait quelque incertitude quant aux effets des dommages par pollution à la suite du sinistre de l'*Erika* sur le secteur du tourisme. Il a relevé en outre que l'étude effectuée au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie mettait l'accent sur l'extrême difficulté de prévoir de manière précise les résultats probables du secteur touristique au cours de la saison estivale 2000. Il a été noté qu'il était indiqué dans le rapport de mission que cette incertitude était renforcée par l'attention médiatique, par l'état des plages ainsi que par les risques posés par l'opération de pompage des hydrocarbures se trouvant dans l'épave de l'*Erika*.

8.3.3 Le Comité a considéré que les conclusions de la mission ministérielle apportaient la meilleure estimation qu'il était possible, à ce stade, de faire du montant des demandes d'indemnisation recevables du secteur touristique. Il partageait toutefois le souci exprimé et dans le rapport de la mission et par L & R au sujet du caractère incertain des estimations. Il a noté en particulier que les estimations données dans le rapport s'appuyaient sur la politique des FIPOL en matière de critères de recevabilité des demandes au titre du préjudice économique pur. On a cependant fait savoir à l'Administrateur que les tribunaux français pourraient bien retenir une interprétation plus large de la notion de dommage par pollution.

8.3.4 Lors des débats, il a été souligné que le Fonds de 1992 devrait tout faire désormais pour indemniser les victimes dans les délais les plus brefs, et ce afin de montrer que le régime d'indemnisation mis en place par les Conventions de 1992 fonctionnait bien et qu'il n'y avait donc pas lieu d'envisager de créer un régime de responsabilité de rechange. Il a été estimé que le pourcentage du paiement des montants des demandes devait être suffisant pour inciter les

demandeurs à régler leurs demandes à l'amiable. Un certain nombre de délégations ont appuyé ce point de vue en particulier parce qu'il serait plus nuisible qu'utile que le Fonds de 1992 fixe un pourcentage trop faible pour les demandes établies.

8.3.5 Le Comité a rappelé que l'Assemblée avait estimé que, à l'instar du Fonds de 1971, le Fonds de 1992 se devait de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un événement particulier risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992, car aux termes de l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds de 1992, tous les demandeurs devaient être traités de la même manière. Il a en outre été rappelé que l'Assemblée avait estimé qu'il fallait concilier la rapidité avec laquelle le Fonds de 1992 devait verser aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures les indemnités convenues et la nécessité de faire en sorte que le Fonds ne se trouve pas en situation de surpaiement.

8.3.6 Le Comité exécutif a noté qu'aux fins de l'examen du niveau des paiements du Fonds de 1992, les demandes de Total Fina et du Gouvernement français dont il était question aux paragraphes 8.1.1 et 8.1.2 ci-dessus pouvaient être exclues, car les intéressés feraient valoir ces demandes uniquement si et dans la mesure où toutes les autres demandes auront été acquittées en totalité. Il a également noté que les montants plus élevés qui avaient été estimés pour les demandes formées au titre des opérations de nettoyage, les demandes du secteur de la pêche et de la mariculture et du secteur touristique se chiffraient au total à quelque FF2 000 millions (£200 millions), plus les dépenses engagées pour les campagnes promotionnelles dans les secteurs de la pêche et du tourisme afin d'atténuer l'effet du sinistre. Le Comité a pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel, si ce chiffre était exact, il serait possible d'établir le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 50% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur. Le Comité a cependant noté en outre que ces estimations souffraient d'un certain nombre d'incertitudes, concernant notamment les demandes ayant trait au tourisme, le risque d'une nouvelle pollution en cas de déversement lors du pompage et l'attitude des tribunaux français face aux critères de recevabilité des demandes.

8.3.7 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 pour le moment limités à 50% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, conformément aux évaluations des experts du Fonds de 1992. Le Comité a décidé en outre de réexaminer le niveau des paiements à sa 9ème session, prévue pour octobre 2000, en fonction de tout complément d'information sur le niveau probable des demandes (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 3.3.38).

8.3.8 La délégation française a déclaré que le Gouvernement français avait demandé cette étude pour vérifier le niveau des dommages, pour son propre compte mais aussi aux fins du Fonds de 1992, et qu'il avait l'intention de poursuivre dans ce sens aussi longtemps que cela serait nécessaire. La délégation a confirmé que de nouvelles informations découlant de cette étude seraient mises à la disposition du Comité.

8.4 Montant probable des demandes

L'Administrateur poursuit ses efforts pour obtenir toutes les informations possibles sur le montant probable des demandes d'indemnisation. Un complément d'information sera donné dans un additif au présent document, lequel additif fera également le point du niveau des paiements versés par le Fonds de 1992.

9 Autres sources de financement

9.1 Le Gouvernement français a mis en place une procédure qui permettra aux demandeurs dont la demande a été approuvée par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual d'obtenir une avance

auprès de la Banque du développement des petites et moyennes entreprises (BDPME). Ces avances représenteraient un certain pourcentage (à l'heure actuelle fixé provisoirement à 50%) des montants approuvés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual, déduction faite de tout montant reçu de la part de la Steamship Mutual ou du Fonds de 1992. L'avance maximum serait de FF30 000 (£3 000) pour l'industrie, le commerce ou les services et de FF200 000 (£20 000) pour les secteurs de la pêche et de la mariculture. Les montants versés à titre d'avance seraient porteurs d'intérêts à un taux de 1,5% par an. Jusqu'à présent, la Banque n'a versé aucune avance. Il semblerait que tant que la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 paient 50% du montant approuvé des demandes individuelles, il est peu probable que ce mécanisme d'avances ait à jouer.

9.2 Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche. Ce système est géré par OFIMER (Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture), 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 (£20 000) 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 sur les demandes d'indemnisation rédigé par le Fonds de 1992.

9.3 L'Administrateur a été informé qu'au 20 septembre 2000, OFIMER avait versé FF11 millions (£1,1 million) à 458 demandeurs du secteur de la pêche, représentant 50% des montants évalués par OFIMER.

9.4 En août 2000 le Gouvernement français a mis en place un mécanisme permettant de reporter le paiement d'impôts et de charges sociales et prévoyant des avances, par l'intermédiaire de la BDPME, aux demandeurs du secteur du tourisme qui connaîtraient des difficultés financières. Ce mécanisme sera géré par des comités mis en place dans chacun des cinq départements touchés par le déversement d'hydrocarbures.

10 Actions intentées contre le propriétaire du navire/Steamship Mutual et Total Fina

10.1 Le propriétaire d'un bateau-taxi à Concarneau a intenté une action en référé contre le propriétaire du navire, la compagnie gestionnaire de l'*Erika*, la Steamship Mutual et Total Fina devant le Tribunal de commerce de Dunkerque, pour un montant de FF1 million (£100 000) au titre du manque à gagner qu'il subirait pendant trois ans du fait du sinistre. Dans sa plaidoirie, il a indiqué qu'il jugeait insuffisantes, si ce n'est dérisoires les indemnités que lui proposait le Bureau des demandes d'indemnisation.

10.2 Il convient de noter que l'intéressé n'a pas présenté de demande au Bureau des demandes d'indemnisation.

10.3 En application de l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds de 1992, celui-ci s'est porté partie intervenante dans la procédure le 31 mars 2000, afin de sauvegarder les intérêts du Fonds (voir l'article 7.6).

10.4 Dans sa plaidoirie, le Fonds de 1992 a mis l'accent sur le fait que, d'après les documents présentés au tribunal par le propriétaire du bateau-taxi (en particulier les rapports des vérificateurs aux comptes sur la comptabilité des années précédentes), la thèse de celui-ci n'était pas défendable, condition fixée par le Code de procédure civile français pour recourir à une procédure en référé. Il a donc été demandé au tribunal de décliner sa compétence.

10.5 Dans un jugement rendu le 28 avril 2000, le tribunal a décliné sa compétence au motif que le plaignant n'avait pas présenté une thèse défendable. Le tribunal a également fait valoir que le plaignant n'avait auparavant adressé aucune demande au Bureau des demandes d'indemnisation.

10.6 Le propriétaire du bateau a ensuite intenté une action devant le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne contre les quatre défenseurs dont il est question au paragraphe 10.1 ci-dessus, demandant une indemnisation d'un montant de FF1 million (£100 000).

10.7 Dans un jugement rendu le 5 septembre 2000, le tribunal des Sables-d'Olonne a décliné sa compétence en la matière, aux mêmes motifs que ceux relevés au paragraphe 10.5. Le tribunal a nommé un expert judiciaire pour évaluer le montant du préjudice effectivement subi par le demandeur.

11 Procédure en limitation

11.1 À la demande du propriétaire du bateau, le Tribunal de commerce de Nantes a ordonné le 14 mars 2000 l'ouverture de la procédure en limitation. Il a fixé le montant de limitation applicable à l'*Erika* à FF84 247 733 (£8,4 millions) et a fait savoir que le propriétaire du navire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de la Steamship Mutual.

11.2 Le liquidateur nommé par le tribunal a invité les demandeurs, par voie d'annonce publique, à présenter leurs demandes d'indemnisation dans les 30 jours suivant la date de l'annonce (24 mars 2000).

11.3 Ce délai de trente jours est en conformité avec l'article 72 d'un décret publié le 27 octobre 1967, qui spécifie les procédures à suivre par un propriétaire de navire lors de la constitution d'un fonds de limitation. Cette disposition ne modifie en rien le délai de trois ans à compter de la date des dommages prévu à l'article VIII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour intenter une action en justice.

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

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

13 Cause du sinistre

13.1 La Commission permanente d'enquête sur les événements de Mer mène une enquête sur la cause du sinistre de l'*Erika*. Le rapport provisoire de la Commission a été publié le 13 janvier 2000.

13.2 Les paragraphes 9.3 à 9.10 du document 92FUND/EXC.6/2/Add.1 font le point de certains faits ayant trait au sinistre de l'*Erika* mais aussi du déroulement des événements ayant mené au naufrage, sur la base du rapport provisoire de la Commission ainsi que d'autres sources d'information.

13.3 La Commission est parvenue aux conclusions provisoires ci-après concernant les causes du sinistre:

> Le sinistre est très probablement imputable à une défaillance de la structure du navire, manifestée par la rupture d'une cloison interne entre deux citernes et la déchirure du bordé de muraille et du bordé de fond, le tout entraînant le pliage du navire puis sa cassure totale. Ces faiblesses de structure n'avaient été décelées ni par les sociétés de classification ni par les agents chargés de la gestion nautique, et ce en dépit d'indices relevés par le bord ainsi que par les inspections préalables à l'affrètement et les visites de l'État du port. Le naufrage n'est pas imputable à

l'équipage. Le comportement des services d'État en France n'appelle pas non plus d'observation. En revanche, le comportement de l'armateur semble ne pas avoir été conforme au Code ISM.

13.4 Le propriétaire du navire et la Steamship Mutual ont émis des réserves sur plusieurs points de ces conclusions provisoires.

13.5 Les autorités maltaises ont elles aussi effectué une enquête sur les causes du sinistre. Le rapport d'enquête devrait être publié sous peu.

13.6 Le Tribunal de grande instance de Paris mène une enquête au pénal sur les causes du sinistre. Le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire inscrit (Tevere Shipping) et le Président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl), ainsi que trois officiers de la Marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, ont été mis en examen.

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

13.8 Par ailleurs, le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne a chargé des experts de procéder à une enquête sur les causes du sinistre et d'évaluer les dommages subis. On s'est efforcé d'obtenir de toutes les parties qu'elles acceptent qu'une seule enquête soit menée sur la cause du sinistre – à savoir celle du Tribunal de commerce de Dunkerque – et cette solution a finalement été adoptée.

13.9 Le Fonds de 1992 suit le déroulement des enquêtes par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.

13.10 La délégation d'observateurs italienne a informé le Comité à sa 7ème session que le Registro Italiano Navale (RINA) avait fait office de registre certificateur pour l'*Erika*, et ce conformément à un accord passé avec les autorités maltaises. La délégation a fait savoir que le Gouvernement italien avait toutefois décidé de procéder à une enquête sur la cause du sinistre et les responsabilités en la matière. Elle a en outre indiqué que le Gouvernement italien partageait la volonté du Gouvernement français que soit approfondie l'analyse de la sécurité de la navigation s'agissant du transport par mer de substances dangereuses ou polluantes.

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

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

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

14.3 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 a accédé à la demande du Fonds.

14.4 En juillet 2000, le Département de la Loire-Atlantique et 22 communes de la Loire-Atlantique ont demandé au Tribunal administratif de Nantes de nommer des experts qui seraient chargés d'évaluer les préjudices qu'ils avaient subis. En septembre 2000, le tribunal a nommé un groupe d'experts (ceux-là mêmes nommés par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne - voir le paragraphe 14.1) pour évaluer l'ampleur des préjudices subis par les demandeurs.

14.5 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'ils avaient subis. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé à ce sujet.

15 Actions en justice engagées en France contre Total Fina, le propriétaire du navire et d'autres parties

15.1 En avril 2000, le Conseil général de la Vendée a intenté une action devant le Tribunal de commerce de Nantes contre les parties suivantes:

Total Fina 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)

15.2 Le Conseil général a demandé que le tribunal tienne les défenseurs pour conjointement et solidairement responsables pour tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

15.3 Le Conseil général a affirmé que la responsabilité de Tevere Shipping Company Ltd et de Panship était illimitée, étant donné que l'*Erika* n'était pas en état de naviguer. Le Conseil général a fait valoir que RINA n'avait pas rempli ses obligations d'inspection et de contrôle de l'*Erika* et que, en autorisant le navire à prendre la mer le 24 novembre 1999 malgré la nécessité urgente de réparations, il avait délibérément pris un risque que des dommages soient causés. En ce qui concerne Total, les plaignants ont indiqué que Total avait affrété un navire vieux de 25 ans et pour lequel le certificat de classification avait expiré. Ils ont également estimé que Total n'avait pas procédé à une inspection en règle du navire et, enfin, que Total n'avait pas pris les mesures nécessaires durant les 24 heures qui avaient immédiatement précédé le sinistre pour garantir le sauvetage de l'*Erika*.

15.4 Une première audience, sur la procédure, s'est tenue le 3 juillet 2000. Le Fonds de 1992 y a demandé de se porter partie intervenante.

15.5 En mai 2000, des poursuites ont été engagées devant plusieurs tribunaux contre les parties dont il est question au paragraphe 15.1 ci-dessus. Dix-huit communes, quatre associations de pêche, trois associations de mytiliculteurs, un comité du tourisme et une chambre de commerce, tous situés dans le Département de la Vendée, ont intenté une action devant le Tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon. Le Conseil général du Morbihan, huit communes du Morbihan, l'Union des ports et bases nautiques (Morbihan) et le Comité du tourisme du Morbihan ont intenté une action devant le Tribunal de commerce de Vannes. Neuf communes du Morbihan ont intenté une action devant le Tribunal de commerce de Lorient. Les plaignants demandent aux tribunaux de déclarer que les défendeurs sont conjointement et solidairement responsables de l'indemnisation des

demandeurs pour les dommages que ceux-ci ont subi du fait du sinistre de l'*Erika*. Dans toutes ces actions, les plaignants fondent leur démarche sur les mêmes arguments que ceux exposés au paragraphe 15.3.

15.6 Des audiences sur la forme se sont tenues en septembre 2000 devant les tribunaux mentionnés au paragraphe 15.5 ci-dessus. Le Fonds de 1992 s'est porté partie intervenante dans ces procédures contre RINA SpA et le Registro Italiano Navale, sur une base purement conservatoire (voir le paragraphe 17.3 ci-dessous).

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

15.8 L'Administrateur examine actuellement les questions en jeu, et ce en coopération avec les avocats français et italiens du Fonds de 1992.[<2>]

16 Poursuites menées en Italie par RINA SpA et le Registro Italiano Navale

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

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

16.2 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.

16.3 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; [<4>] et

---

<2> Maître Jean-Serge Rohart (Paris) et M. Nicola Balestra (Gênes).

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

c) déclarer que les trois premiers défenseurs mentionnés au paragraphe 14.2.1 mettraient hors de cause et indemniseraient les plaignants pour toute somme qu'ils pourraient avoir à payer.

16.4 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).

16.5 Les plaignants ont déclaré que, diverses parties ayant rendu publique leur intention d'impliquer RINA, ils avaient intérêt à obtenir dès que possible un jugement excluant leur responsabilité dans le sinistre et ses conséquences.

16.6 Les plaignants ont prétendu que les tribunaux italiens avaient compétence conformément à l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, qui prévoit:

> qu'une personne domiciliée dans un État partie peut être poursuivie en justice dans un autre État partie:
>
> 3) pour des faits de nature délictuelle ou quasi-délictuelle devant les tribunaux du lieu où les faits dommageables se sont produits.

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

16.8 La première audience aura lieu le 4 décembre 2000.

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

17.1 La politique du Fonds de 1992 en matière d'action récursoire peut se résumer comme suit. Le Fonds de 1992 devrait intenter une action récursoire chaque fois que cela est opportun et, dans chaque cas d'espèce, devrait se demander s'il est possible de recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre partie tout montant qu'il aurait versé aux victimes, et ce sur la base de la législation nationale applicable. Toute décision du Fonds de 1992 quant à la question de savoir s'il convient ou non d'intenter une telle action devrait se faire au cas par cas en fonction des possibilités d'aboutir dans le système juridique en question.

17.2 À sa 8ème session, le Comité exécutif a pris note du point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1992 ne devrait envisager d'intenter une action récursoire dans un cas particulier uniquement lorsque l'enquête sur la cause du sinistre a été achevée, et a noté que l'Administrateur avait donc décidé qu'il était prématuré d'envisager une action récursoire dans le cas de l'*Erika* à ce stade-ci.

17.3 Le Comité a noté que l'Administrateur estimait qu'il serait en tout état de cause plus normal qu'une action ayant trait à l'éventuelle responsabilité de RINA SpA et du Registro Italiano Navale relève des tribunaux français. Il a été noté également que, pour protéger la position du Fonds de 1992, l'Administrateur avait donc 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-

---

<4> Ce règlement prévoit que la responsabilité de RINA, quel que soit le montant des dommages subis, ne saurait en aucun cas excéder une valeur égale à cinq fois le total des montants perçus par RINA en contrepartie des services rendus dont proviennent lesdits dommages.

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.

17.4 La délégation d'observateurs italienne a estimé qu'il serait inopportun de formuler des observations sur la teneur des documents présentés par l'Administrateur ayant trait à l'action mettant en cause RINA (92FUND/EXC.8/2 et 92FUND/EXC.8/2/Add.1) tant que la procédure judiciaire était en attente. La délégation a cependant appelé l'attention du Comité sur le fait que le Registro Italiano Navale (RINA) avait agi dans l'affaire de l'*Erika* en tant qu'organisme de certification conformément à un accord passé avec les autorités maltaises. La délégation italienne a demandé que le Fonds de 1992 prenne note de cette information compte tenu des actions en justice intentées par l'Administrateur à l'encontre de RINA devant les tribunaux français.

17.5 Le Comité exécutif a fait sienne la position de l'Administrateur et a approuvé 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).

17.6 Le Fonds de 1992 présentera des pièces au tribunal italien avant l'audience prévue pour le 4 décembre 2000.

18 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 15 à 17;

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