



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION POUR  
LES DOMMAGES DUS  
A LA POLLUTION PAR  
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF  
16ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.16/3  
4 septembre 1986

Original: ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR LES DEMANDES D'INDEMNISATION  
ET APPROBATION DE LEUR REGLEMENT  
(SINISTRE DU TANIO)

1 Règlement des demandes d'indemnisation

1.1 Lors de la 14ème session du Comité exécutif, l'Administrateur a indiqué que des demandes d'indemnisation d'un montant total de FF348 211 098 avaient été approuvées et qu'un montant global de FF221 201 452 avait été versé aux demandeurs (annexe du document FUND/EXC.14/2 qui est reproduite à l'annexe I du présent document). Aucun autre règlement ou paiement n'a été effectué depuis la 14ème session.

1.2 Il convient de noter que les accords sur les sommes à verser ont été conclus pour pouvoir répartir les fonds disponibles en vertu de la Convention portant création du Fonds, sans préjudice du droit de chaque demandeur de réclamer des indemnités dépassant le montant accepté par le FIPOL au propriétaire du navire et à des tiers.

1.3 La seule demande d'indemnisation qui pourrait encore être à résoudre est celle qui a été soumise au Tribunal de Brest par l'Association de marins pêcheurs pour un montant de FF500 000. Toutefois, cette demande d'indemnisation n'a pas été poursuivie contre le FIPOL.

1.4 Pour plus de détails sur les demandes d'indemnisation mentionnées ci-dessus et sur les décisions prises par le Comité exécutif lors de sessions antérieures, il convient de se reporter aux documents énumérés au paragraphe 1.3 du document FUND/EXC.12/2 et aux paragraphes 2 et 3 du document FUND/EXC.14/2.

2 Paiements partiels supplémentaires par le FIPOL

2.1 Des paiements partiels représentant au total FF221 201 452 ont été versés aux demandeurs en 1983, 1984 et 1985. Pour plus de détails sur ces paiements partiels, il convient de se reporter aux paragraphes 4.1 à 4.3 du document FUND/EXC.12/2 et aux paragraphes 2.3, 2.4, 2.6, 2.7 et 3.11 du document FUND/EXC.14/2.

2.2 En septembre 1984, le liquidateur du fonds de limitation du propriétaire, qui avait été désigné par le Tribunal de grande instance de Brest, a procédé à une première répartition de ce fonds qui s'élevait à FF19 147 973. Une certaine somme a été laissée en réserve aux fins de la répartition finale du fonds de limitation, étant donné que les demandes d'indemnisation n'avaient pas toutes été réglées au moment du premier versement. Cette somme qui, augmentée des intérêts, représentait FF3 214 216 au 30 juin 1986, rapporte un intérêt au taux du marché. Le montant des indemnités qui seront effectivement versées en vertu de la Convention sur la responsabilité civile augmente donc avec le temps.

2.3 Le montant total que le FIPOL doit payer s'élève à FF244 746 000, y compris le montant effectivement versé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le FIPOL aura donc d'autant moins à payer que la répartition finale du fonds de limitation du propriétaire sera retardée. Cette question a été traitée dans le détail aux paragraphes 4.2 et 4.3 du document FUND/EXC.14/2. Pour les raisons indiquées dans ce document, c'est-à-dire pour éviter que le montant total effectivement versé par le FIPOL ne dépasse le montant total qu'il doit verser en vertu de la Convention portant création du Fonds, l'Administrateur continue de penser qu'il ne faut pas effectuer de paiements partiels supplémentaires, tout au moins pour l'instant.

### 3 Poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire et des tiers

#### Base de l'action en justice

3.1 En 1983, le FIPOL a intenté, auprès du Tribunal de grande instance de Brest, une action en justice contre les personnes suivantes afin de recouvrer les montants versés aux demandeurs:

- a) la société Industrie Navale Meccaniche Assini (INMA), chantier naval dans lequel le TANIO avait été réparé en 1979;
- b) la société Locafrance International Leasing (Locafrance) qui était le propriétaire au nom duquel le TANIO était immatriculé au moment du sinistre;
- c) la société Guardiola Shipping Corporation (Guardiola) qui était l'affréteur du TANIO au moment du sinistre;
- d) la Compagnie Malgache de Transports Pétroliers (Petromad), qui avait sous-affrété le TANIO et qui était responsable de sa gestion au moment du sinistre;
- e) la Société Française des Transports Pétroliers (SFTP), responsable du contrôle des réparations effectuées par l'INMA et de la gestion technique du TANIO au moment du sinistre;

- f) le Bureau Véritas, société de classification qui avait surveillé les réparations faites au TANIO en 1979;
- g) l'United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, (le Club du Royaume-Uni) en sa qualité d'assureur de la responsabilité civile de certains des défendeurs.

3.2 Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre les mêmes défendeurs afin d'obtenir réparation pour la partie du montant total de sa demande d'indemnisation dont il n'avait pas été dédommagé par le fonds de limitation du propriétaire du navire et par le FIPOL.

3.3 Les conditions de propriété du TANIO et les relations très complexes existant entre les différentes sociétés participant à son exploitation pendant la période qui est d'intérêt pour l'action en justice, sont décrites aux paragraphes 2.2 et 2.3 de l'annexe du document FUND/EXC.9/3 ainsi que dans le diagramme qui y est joint.

3.4 Les motifs sur lesquels se fondent les actions intentées contre les différents défendeurs peuvent être brièvement résumés comme suit:

La société Locafrance, en sa qualité de propriétaire au nom duquel le navire était immatriculé, n'avait pas veillé à ce que ce dernier soit en bon état de navigabilité. En n'instituant pas de mécanismes appropriés pour contrôler la qualité des vastes réparations effectuées par l'INMA, Locafrance avait commis une faute personnelle et n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. L'INMA n'avait pas effectué correctement les réparations du TANIO. La SFTP n'avait pas exercé la diligence voulue dans la surveillance des travaux de réparation de l'INMA et dans le contrôle de leurs résultats. Guardiola n'avait pas surveillé correctement l'exécution des réparations. En outre, elle était tenue de veiller à ce que le navire soit en état de navigabilité. Le Bureau Véritas n'avait pas rempli l'obligation qui lui incombait de vérifier correctement la qualité des réparations effectuées par l'INMA. Petromad n'avait pas veillé à faire donner au capitaine du TANIO des instructions appropriées concernant la répartition de la cargaison. Une action en justice avait été intentée contre le Club du Royaume-Uni en sa qualité d'assureur de Petromad et de Guardiola.

3.5 Les motifs sur lesquels reposent les actions en justice sont décrits de façon plus détaillée à l'annexe II du présent document.

3.6 A ce jour, la procédure devant le Tribunal a porté essentiellement sur l'établissement de la cause technique du sinistre et sur la communication de pièces.

#### Enquêtes sur la cause du sinistre

3.7 Peu de temps après le sinistre, deux enquêtes officielles ont été ouvertes. Une commission d'enquête technique créée par le Ministère des transports a remis son rapport en juillet 1981 (le rapport Rocquemont); ce rapport est moins important aujourd'hui étant donné qu'après sa publication, de nouveaux renseignements ont été recueillis grâce à un examen sous-marin de la partie coulée de la coque. Une "expertise judiciaire" sous la direction de M. H Bensussan a été demandée par le Tribunal de commerce du Havre en 1980. Ni le FIPOL ni le Gouvernement français n'ont eu la possibilité de présenter leurs points de vue lors de l'expertise judiciaire dont le rapport a été publié en 1982 (premier rapport Bensussan). Les conclusions de ces rapports ainsi que les résultats des recherches effectuées par les experts techniques du FIPOL avant l'ouverture des poursuites judiciaires sont résumés aux paragraphes 1.1 à 1.6 de l'annexe du document FUND/EXC.9/3.

3.8 En 1984, le Président du Tribunal de Brest a reconvoqué l'expertise judiciaire sous la direction de M. Bensussan, en lui demandant de donner son avis sur les causes de la perte du TANIO compte tenu de tous les renseignements dont on disposait déjà ou qui seraient fournis par les parties et de toutes communications faites par elles quant à la cause de la cassure qui avait été à l'origine de la rupture du navire. Les personnes chargées de l'expertise judiciaire devaient, en particulier, contrôler l'exécution d'une expérience conçue par les experts techniques du FIPOL et dont l'objet était d'établir la direction de la propagation de la fissure principale sur le fond du navire et, donc, l'emplacement probable de son origine.

3.9 A cette fin, le FIPOL et le Gouvernement français ont demandé au Service technique des constructions et armes navales (STCAN) à Paris de procéder à un examen métallurgique d'un échantillon prélevé sur la partie avant coulée du TANIO, l'échantillon n°35 (voir le paragraphe 5.3 du document FUND/EXC.14/2). Le STCAN a publié son rapport sur cet examen le 18 février 1985. L'expertise judiciaire s'est ensuite réunie pour étudier le rapport établi sur cet examen ainsi que les rapports exhaustifs soumis par les parties quant à la cause du sinistre. Le rapport d'expertise judiciaire a été soumis le 19 mars 1986 (deuxième rapport Bensussan).

3.10 Afin de faciliter la compréhension de ce document, divers termes techniques relatifs à la conception et à la construction des navires sont expliqués à l'annexe III.

Premier rapport Bensussan

3.11 Le premier rapport Bensussan avait fait les constatations suivantes:

- a) La cassure initiale des fonds se situait au voisinage du couple 131, c'est-à-dire tout à fait à l'arrière de la partie avant coulée.
- b) Les principaux désordres relevés sur la partie arrière de l'épave (c'est-à-dire les déchirures en languettes entre les couples 107 et 123 dans le bordé de fond) étaient une conséquence et non la cause initiale du sinistre.
- c) Le navire s'est brisé en trois tronçons, ce qui a causé des cassures en travers du fond aux couples 123 et 131.
- d) Les joints d'about des lisses de fond présentaient des défauts.
- e) Un examen complet de l'épave avant (coulée) n'a pas été fait. Des échantillons prélevés sur l'épave avant, tant sur la quille de roulis tribord que sur une virure de fond tribord ont fourni d'intéressants renseignements. Toutefois, l'expertise judiciaire n'a pu épuiser ses investigations.

3.12 Le premier rapport Bensussan a alors classé ses conclusions en trois catégories:

- i) les facteurs qui pouvaient être écartés comme étant à l'origine du sinistre;
- ii) les facteurs qui avaient contribué au sinistre; et
- iii) les facteurs qui ne pouvaient être ni écartés ni retenus comme ayant pu être à l'origine du sinistre.

3.13 Les conclusions relevant de l'alinéa ii) du paragraphe 3.12 donnaient les facteurs suivants comme ayant contribué au sinistre:

- une réduction insuffisante de la vitesse avant le sinistre, compte tenu du mauvais temps;
- le chargement défectueux du navire au moment du sinistre et antérieurement;
- les défauts de réalisation du remplacement des fonds dans la citerne latérale n°6.

Experts du FIPOL

3.14 Le FIPOL, en collaboration avec le Gouvernement français, a retenu les services d'éminents experts techniques français et anglais qu'il a chargés d'examiner tous les documents disponibles

afin d'établir la cause du sinistre. Ces experts (ci-après dénommés les experts du FIPOL) <1> ont soumis trois rapports techniques à l'expertise judiciaire. Les experts du FIPOL ont été d'avis que plusieurs processus de rupture étaient compatibles avec un point de départ situé dans la zone des soudures défectueuses de la structure des fonds et avec les conséquences qui avaient été observées. A leur avis, l'un de ces processus pouvait se décrire comme suit:

- a) La cassure initiale s'est produite près du couple 131 dans un joint d'about défectueux d'une ou de plusieurs des lisses de fond de la citerne latérale n°6. Cette cassure s'est propagée jusqu'au joint transversal entre les tôles de fond puis a graduellement ouvert cette soudure transversale en travers du fond du navire. Ces tôles et ces lisses de fond de part et d'autre du couple 131 avaient été remplacées au cours des grands travaux de réparation effectués par le chantier INMA six mois avant le sinistre. La cassure initiale était due à la mauvaise qualité des soudures effectuées par ce chantier naval.
- b) Alors que la cassure susmentionnée s'arrêtait à un joint rivé entre les citernes latérale et centrale, les forces de traction au couple 131 entraînaient la rupture de la tôle de fond par des déchirures en languettes entre les couples 107 et 123.
- c) La cassure dans la soudure au couple 131 s'est propagée en travers du fond de la coque, entraînant une déchirure nette.
- d) La mauvaise répartition du chargement, qui a entraîné des forces de traction anormalement élevées sur la structure des fonds a pu contribuer à l'origine de la cassure dans les lisses de fond le 7 mars 1980. Toutefois, cela n'a pas été l'une des causes décisives du sinistre à cette date. Des observations semblables pourraient être formulées à propos de la vitesse du navire au moment du sinistre et du chargement défectueux de sa cargaison lors de précédents voyages.

---

<1> M. M Pascal: ingénieur général et directeur du STCAN 1969-1977.

M. M Osborne: architecte naval en chef, Shell International Marine (Services consultatifs et techniques); possédant une grande expérience de la conception et de la construction des pétroliers ainsi que de la réparation de ces navires; employé par le Lloyd's Register of Shipping, 1968-1974.

3.15 Les rapports des experts du FIPOL donnent de nombreux exemples de soudures défectueuses effectuées par le chantier INMA. Il y avait un manque de pénétration de la soudure dans certains des joints d'about des lisses (comme le montrent les photographies et l'examen détaillé du STCAN) et un grand nombre des trous semi-circulaires découpés dans les lisses de fond étaient mal faits. En outre, les positions des soudures entre les lisses et les tôles n'avaient pas été décalées comme l'indiquaient les plans agréés mais directement alignées les unes sur les autres; les experts n'estiment toutefois pas qu'il s'agisse là d'une mauvaise pratique.

3.16 Il convient de noter que les experts du FIPOL ont conclu qu'il y avait eu deux cassures transversales en travers du fond du navire, ce qui coïncide avec la théorie préconisée dans le premier rapport Bensussan. La conclusion des experts du FIPOL selon laquelle il y aurait eu une cassure initiale au niveau de la soudure défectueuse des lisses de fond de la citerne latérale coïncide avec les constatations faites par le STCAN dans son rapport de 1982. La mauvaise qualité des travaux de soudure effectués par le chantier INMA a été largement soulignée dans le rapport Rocquemont, dans le premier rapport Bensussan et dans les rapports du STCAN de septembre 1980 et de juillet 1982.

#### Position des défendeurs

3.17 Les défendeurs ont avancé plusieurs théories quant à la cause du sinistre et ont soumis un certain nombre de rapports techniques qui ont été examinés par l'expertise judiciaire. L'INMA a soumis trois rapports techniques au Tribunal (en juillet et en novembre 1985 et en février 1986). Ces rapports ont été complétés par deux rapports techniques établis en mai et en juin 1985 par un expert employé par l'INMA. Le Bureau Veritas a déposé un rapport en juillet 1985, la SFTP a diffusé un rapport en juillet 1985; Petromad et Locafrance ont également déposé des rapports en décembre 1985. Ainsi tous les défendeurs, à l'exception de l'un d'entre eux, Guardiola, ont fait connaître leurs théories sur la cause du sinistre.

3.18 L'INMA, en particulier, a soumis des théories exhaustives quant à la cause du sinistre qui contrastent avec celles qui sont proposées dans le premier rapport Bensussan et dans les rapports des experts du FIPOL. L'INMA a ainsi rendu compte du sinistre:

- a) La rupture initiale a débuté dans une tôle du bouchain tribord entre les couples 123 et 131. D'après les examens effectués à la suite du sinistre par le STCAN, cette tôle particulière avait une valeur de résilience nettement inférieure à celle des autres tôles de la coque (tout en restant adéquate). Cette tôle était l'une de celles qui faisaient initialement partie de la coque lors de la construction du navire.
- b) Outre la rupture susmentionnée, une autre rupture a débuté dans le bordé de muraille tribord et s'est propagée vers le haut jusqu'au pont principal et vers

le bas jusqu'au bouchain, entraînant une augmentation des charges exercées sur la structure encore intacte.

- c) Le bouchain bâbord a ainsi commencé à se déchirer. Cette rupture s'est propagée vers le haut dans la muraille bâbord jusqu'au pont principal et vers le bas jusqu'au fond du navire où elle s'est arrêtée au joint rivé entre le bordé de fond et le bordé de bouchain.
- d) Ces cassures se propageant le long du bordé de muraille sur les deux bords et en travers du pont principal, les tronçons avant et arrière du TANIO n'étaient plus reliés que par les tôles et les lisses de fond et quelques éléments de structure restant à bâbord.
- e) Le tronçon avant, dont l'étrave était relevée, a exercé une force considérable vers le bas sur le tronçon arrière. Cette force a entraîné le déchirement des tôles de fond en languettes au couple 123, ce qui a provoqué une brusque séparation des tronçons avant et arrière (théorie des deux tronçons).

3.19 L'INMA soutient également qu'après la séparation complète, les languettes d'acier étaient rattachées et suspendues au tronçon avant qui flottait verticalement. L'INMA a expliqué la disparition de ces languettes en reprenant une théorie avancée dans le rapport Rocquemont (hypothèse de l'écrasement), les tôles s'écrasant sur le fond de la mer et causant une cassure nette au couple 131.

3.20 Etant donné que l'INMA a soutenu que la cassure initiale avait débuté dans les tôles de bouchain qui n'avaient pas été remplacées depuis la construction du TANIO, il a considéré que les arguments invoqués par les experts du FIPOL à propos de la mauvaise exécution des soudures n'avaient rien à voir avec la cause du sinistre. En outre, l'INMA a rejeté les critiques formulées à propos de ses travaux de soudure, soutenant que les soudures des tôles de fond avaient été effectuées conformément aux usages techniques courants dans les limites énoncées par la société de classification.

3.21 La SFTP a souligné dans son rapport combien il était difficile d'établir la cause décisive du sinistre compte tenu des diverses hypothèses présentées par les différents experts techniques. Elle a néanmoins appuyé la théorie proposée par l'INMA.

3.22 Locafrance et Petromad ont soumis des rapports identiques qui, comme celui de la SFTP, soulignaient combien il était difficile d'identifier la cause du sinistre. Ces sociétés ont rejeté fermement l'idée qu'un chargement défectueux de la cargaison aurait eu une influence importante sur la catastrophe.

3.23 Le Bureau Véritas n'a pas formulé de théorie propre à lui concernant le déroulement des événements qui avaient abouti à la catastrophe. Dans son rapport, il s'est borné à présenter des



observations sur tous les autres rapports. Il a fourni des calculs afin de montrer pourquoi le déchirement en languettes n'aurait pas pu être causé par l'action de la mer, ainsi que l'avait soutenu le STCAN. Le Bureau Véritas a également déclaré que la force nécessaire pour déformer les lisses de fond était plus grande que celle qui aurait pu être supportée par une mauvaise soudure et il a conclu que les soudures n'avaient pas cédé avant que les lisses ne se déformaient. Enfin, le Bureau Véritas a rejeté les allégations faites par les experts du FIPOL selon lesquelles le Bureau ne se serait pas acquitté de son devoir de vérifier les travaux de réparation effectués par l'INMA. D'après le Bureau Véritas, une société de classification n'est pas tenue de procéder à de telles vérifications.

#### Deuxième rapport Bensussan

3.24 Le deuxième rapport Bensussan de mars 1986 parvient à la conclusion générale que l'expertise judiciaire n'a aucune raison de modifier ce qui avait déjà été dit dans le premier rapport Bensussan (voir paragraphes 3.11 à 3.13 ci-dessus). L'expertise judiciaire a confirmé sa théorie que le TANIO s'était brisé en trois tronçons (hypothèse des trois tronçons) et a soutenu qu'une cassure initiale avait débuté au voisinage du couple 131 dans la citerne latérale n°6. Quant à la cause de la cassure initiale, l'expertise judiciaire a réitéré la conclusion du premier rapport Bensussan, dans lequel étaient soulignées en particulier trois causes qui avaient "contribué" au sinistre, à savoir une réduction insuffisante de la vitesse compte tenu du mauvais temps, un chargement défectueux de la cargaison au moment du sinistre et lors de précédents voyages et la mauvaise qualité des travaux de remplacement des tôles de fond de la citerne latérale n°6.

3.25 Le deuxième rapport Bensussan a rejeté les arguments des défenseurs selon lesquels il serait impossible d'établir les causes décisives du sinistre, en raison des nombreuses hypothèses qui avaient été présentées par les divers experts. Le rapport a également rejeté l'hypothèse de l'INMA selon laquelle la cassure initiale avait débuté dans le bordé du bouchain tribord.

3.26 Le deuxième rapport Bensussan a confirmé que les soudures défectueuses effectuées par l'INMA avaient été l'une des trois causes ayant contribué au sinistre et il a tout particulièrement mentionné la soudure défectueuse des joints d'about des lisses de fond. L'expertise judiciaire a également réitéré ses observations concernant la soudure défectueuse des joints d'about des lisses en forme de T.

3.27 En ce qui concerne l'examen de l'échantillon n°35, le deuxième rapport Bensussan a confirmé que la direction dans laquelle la cassure s'était propagée allait de la citerne latérale (réparée par l'INMA) à la citerne centrale (qui n'avait pas été réparée par l'INMA). Le rapport indiquait également que les marques constatées sur les bords de l'échantillon n°35 avaient été causées par l'ouverture et la fermeture répétées de la cassure pendant sa formation. Ces observations appuient la théorie avancée par les experts du FIPOL qui ont affirmé que la cassure

avait débuté dans la citerne latérale et que la cassure au couple 131 était l'une des premières parties de la structure qui aurait cédé avant la séparation totale des tronçons avant et arrière du TANIO.

3.28 Le deuxième rapport Bensussan a, toutefois, critiqué le rapport des experts du FIPOL qui, selon lui, avaient essayé de minimiser les effets de l'état de la mer, du chargement de la cargaison et de la vitesse du navire afin de souligner la mauvaise qualité des soudures effectuées par l'INMA comme étant la cause première du sinistre. Le deuxième rapport Bensussan a également adopté un point de vue restrictif quant à l'importance des épreuves effectuées sur l'échantillon n°35.

3.29 Néanmoins, la théorie de l'INMA quant à la cause du sinistre a été démentie par le deuxième rapport Bensussan. D'après la théorie de l'INMA, la cassure se serait propagée depuis le bouchain vers le haut le long du bordé de muraille; ceci est catégoriquement rejeté dans le deuxième rapport Bensussan comme étant en contradiction avec les faits étant donné que le premier rapport Bensussan avait conclu que la cassure s'était propagée vers le bas. Le deuxième rapport Bensussan a souscrit aux critiques formulées par les experts du FIPOL à propos de l'hypothèse de l'INMA selon laquelle la flexion horizontale de la coque n'aurait pas suffi à amorcer une cassure dans la zone des bouchains. Il a également souscrit aux critiques des experts du FIPOL concernant les hypothèses formulées par l'INMA sur bien d'autres points.

3.30 Aucune des autres théories présentées par les autres défenseurs (SFTP, Locafrance, Petromad et Bureau Véritas) n'a fait l'objet d'observations favorables dans le deuxième rapport Bensussan.

3.31 Bien que le deuxième rapport Bensussan n'établisse pas de lien indubitable entre la mauvaise qualité avérée (et admise par l'INMA) des soudures effectuées au couple 131 et l'amorce de la cassure dans la même zone, il appuie la théorie avancée par les experts du FIPOL sur bien des points comme par exemple la zone où la fracture initiale s'est amorcée, l'hypothèse des trois tronçons et la mauvaise qualité des soudures.

#### Situation financière des défenseurs

3.32 Locafrance a assuré sa responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en vertu de la Convention sur la responsabilité civile auprès du Club du Royaume-Uni jusqu'à un montant global de \$200 millions. La situation pourrait être la même en ce qui concerne Petromad. Guardiola est en liquidation au Panama et il n'y aura probablement pas d'avoirs contre lesquels un jugement puisse être exécuté. Il semble que Guardiola n'avait pas assuré sa responsabilité civile. Il est possible que la SFTP ait été assurée, mais étant donné qu'elle jugeait son rôle dans l'exploitation du TANIO comme étant très limité, il n'est guère probable que cette assurance couvre sa responsabilité dans le cas présent. L'on croit savoir que le Bureau Véritas a une assurance

pour sa responsabilité civile mais cette assurance ne suffira probablement pas à couvrir une responsabilité telle que celle qui est en cause dans le cas présent.

#### Bilan de l'Administrateur

3.33 L'Administrateur et les représentants du Gouvernement français, ainsi que leurs avocats, ont examiné les divers rapports techniques et, en particulier, le deuxième rapport Bensussan. Ils ont été assistés, dans cette étude, par les experts techniques susmentionnés. Des conseils sur le droit français ont été demandés à un expert français indépendant de plus grand renom. L'Administrateur et les représentants du Gouvernement français sont parvenus à la conclusion que les résultats de l'expertise judiciaire appuyaient les motifs sur lesquels se fondait l'action en justice. Après avoir consulté les représentants du Gouvernement français, l'Administrateur est d'avis qu'il faut poursuivre l'action en justice.

#### Futures poursuites judiciaires

3.34 Ainsi que cela a été signalé au paragraphe 5.5 du document FUND/EXC.14/2, les poursuites ont, au fil des années, été ralenties par divers facteurs, notamment le volume de travail considérable du Tribunal de Brest, la complexité de l'affaire et le temps mis à obtenir des pièces justificatives auprès des défendeurs et, tout récemment, l'examen technique effectué à la demande du FIPOL et du Gouvernement français, ainsi que la nécessité de convoquer à nouveau l'expertise judiciaire et de permettre aux parties de lui soumettre leurs communications. Lorsque l'expertise judiciaire a finalement présenté son rapport, le FIPOL et le Gouvernement français ont demandé que le Tribunal de Brest établisse de stricts délais pour les futures communications et pour l'échange des pièces. D'après le calendrier fixé par le Tribunal, la dernière audience orale devrait avoir lieu en octobre 1987 et l'affaire fera donc l'objet d'une activité considérable au cours des douze prochains mois.

#### 4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements donnés dans le présent document et à prendre les décisions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne l'action en recours auprès du Tribunal de Brest.

\* \* \*

ANNEXE IEtat des demandes d'indemnisation au 1er septembre 1986

1 DEMANDES AGREEES		<u>Montant agréé</u>	<u>Montant payé</u>
		FF	FF
Gouvernement français		326 921 937	208 134 552
Collectivités locales françaises	FF		
- Département des Côtes-du-Nord	2 410 595		
- 20 communes des Côtes-du-Nord	4 985 659		
- 7 communes du Finistère	<u>1 513 899</u>		
	8 910 153	8 910 153	5 468 892
Port Autonome du Havre		116 594	71 563
Association Interprofessionnelle des Victimes de la Marée Noire: 50 membres		4 452 214	2 732 674
4 Demandeurs privés		185 783	114 029
Club P & I du Royaume-Uni			
Dépenses du Club	\$	FF	
- British Oceanics	326 769,53		
- Underwater Security	14 384,77		
- Intersub	<u>560 579,12</u>		
	901 733,42	7 298 630	
Demandes subrogées	£		
- Comité des Assureurs Maritimes		47 000	
- Etat de Jersey	8 093,63	98 176	
- Etat de Guernsey	14 439,62	175 153	
- Hôtelier	450,00	<u>5 458</u>	
		7 624 417	4 679 742
		<u>348 211 098</u>	<u>221 201 452</u>
2 DEMANDES PRESENTEES AU TRIBUNAL MAIS AUXQUELLES IL N'A PAS ETE DONNE SUITE		FF	
Association de Marins Pêcheurs		<u>500 000</u>	

ANNEXE IIMotifs de l'action en justice intentée par le FIPOL et le  
Gouvernement français contre le propriétaire du navire  
et des tiersLocafrance

La société Locafrance, en sa qualité de propriétaire au nom duquel le navire était immatriculé, est responsable objectivement pour les dommages par pollution en vertu de l'article III.1 de la Convention sur la responsabilité civile. La seule question qui se pose à cet égard est de savoir si sa responsabilité est illimitée en vertu de l'article V.2. Il incombe à un propriétaire de navire de veiller à ce qu'il soit en bon état de navigabilité. La société Locafrance était devenue personnellement responsable du maintien de la navigabilité du TANIO lorsqu'elle avait décidé d'acquérir le navire et lorsqu'elle l'avait cédé en vertu d'un contrat d'affrètement coque nue. Elle ne pouvait se dégager de son obligation fondamentale d'assurer la navigabilité du TANIO en déléguant cette tâche à des tiers. La société Locafrance devait veiller, en exerçant un contrôle minimal, à ce qu'une bonne procédure de surveillance soit en place et à ce que cette surveillance soit en fait convenablement assurée. Faute d'avoir exercé personnellement le contrôle minimal requis pour veiller à l'efficacité de la délégation complexe de son obligation de contrôle, la société Locafrance a commis une "faute personnelle", telle que définie en droit français, qui la prive du privilège de limiter sa responsabilité. Il convient de noter que la notion de "faute personnelle" en droit français est beaucoup plus large que la notion de "actual fault or privity" en droit anglais. D'après la jurisprudence française, l'obligation d'assurer la navigabilité d'un navire incombe personnellement au propriétaire et, lorsqu'il y a faute à cet égard, c'est une "faute personnelle" du propriétaire.

INMA

Il ressort des rapports des experts que les soudures exécutées sur le TANIO par le chantier de réparation INMA étaient défectueuses et non conformes aux bons usages et aux normes des chantiers consciencieux. Le chantier INMA n'a pas observé l'obligation contractuelle d'exécuter les travaux d'une manière appropriée. En outre, l'INMA n'a pas correctement vérifié ses travaux alors que les imperfections de ces travaux auraient pu être décelées grâce à une inspection attentive sur le chantier. La négligence contractuelle de l'INMA constitue également une négligence de caractère quasi-délictuel, mettant en cause sa responsabilité envers les tiers victimes de pollution. Le principe de la limitation de la responsabilité ne s'applique pas à l'INMA.

### SFTP

La société SFTP avait l'obligation contractuelle de définir l'étendue des travaux de réparation, de veiller à leur bonne exécution et de vérifier les résultats. Les soudures défectueuses auraient dû être apparentes pour un ingénieur faisant preuve de diligence dans la surveillance et l'inspection. Etant donné que cette diligence a fait défaut, la SFTP s'est rendue coupable de négligence, nonobstant toute exonération contractuelle de responsabilité qui ne peut, en droit, être invoquée contre des tiers. La SFTP ne peut pas limiter sa responsabilité. La SFTP était également chargée, en vertu d'un contrat conclu avec Petromad, de la gérance technique du navire et, à ce titre, des arguments concernant la répartition de la cargaison identiques à ceux mentionnés pour Petromad peuvent être invoqués à son égard.

### Guardiola

La société Guardiola avait accepté à l'égard de la société Locafrance l'obligation contractuelle de définir les travaux de réparation à effectuer et de vérifier leur exécution. Elle avait aussi l'obligation de veiller à ce que le navire soit dans un bon état de navigabilité pour le service auquel il était destiné. Faute d'avoir rempli ses obligations fondamentales, la société Guardiola est responsable devant la loi à l'égard des tiers et ne peut se prévaloir du droit qu'elle pourrait avoir de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

### Bureau Véritas

Selon les conclusions du Rapport Rocquemont, le Bureau Véritas n'a pas vérifié sur place la qualité du travail effectué, mais a laissé au chantier naval le soin d'effectuer la vérification. Le Bureau Véritas ne s'est pas acquitté de l'obligation qui lui incombait de vérifier l'exécution des travaux de réparation avant d'attribuer un certificat de classification au TANIO. Le Bureau Véritas a donc une responsabilité quasi-délictuelle. Le principe de limitation de responsabilité ne s'applique pas au Bureau Véritas.

### Petromad

Bien que le capitaine ait certainement été responsable de la répartition inhabituelle de la cargaison appliquée depuis un certain temps, Petromad aurait dû veiller à lui faire donner des instructions appropriées concernant cette répartition ainsi que l'ordre de cesser d'utiliser des méthodes qui risquaient de soumettre le coque à des contraintes inacceptables. De toute évidence, l'une ou l'autre de ses consignes, voire les deux à la

fois, n'ont pas été données et Petromad s'est donc rendu coupable de négligence, ce qui prive également cette société du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1957.

Club du Royaume-Uni

Une action en justice a été intentée contre le Club du Royaume-Uni en sa qualité d'assureur de Petromad et de Guardiola, bien qu'il ne soit pas clairement établi que le Club ait assuré cette deuxième société, en application du droit d'introduire directement une action contre un assureur pour un dommage subi en France. On a jugé préférable d'intenter une action contre le Club à ce stage, à titre de protection. On espérait que les pourparlers engagés amèneraient le Club à donner des assurances qui permettraient d'abandonner l'action intentée contre lui; de telles assurances n'ont pas été données.

\* \* \*

ANNEXE IIIListe et explication de divers termes techniques liés  
à la conception et à la construction des naviresGénéralités

La tranche de la cargaison en forme de caisson de la coque d'un navire-citerne est faite de divers éléments. L'enveloppe d'acier extérieure est dénommée le "bordé de carène" (plus précisément: bordé de fond et bordé de muraille) et est surmontée par le pont.

Pour préserver la rigidité du bordé de carène, ce dernier est raidi à l'intérieur par des barres d'acier courant de l'avant à l'arrière sur toute la longueur du navire. Ces barres d'acier sont jointes par des soudures au bordé extérieur et portent le nom de "lisses" (plus précisément: lisses de fond, lisses de muraille, lisses de bouchain et lisses de pont).

Les lisses sont soutenues par des anneaux transversaux qui font tout le tour de l'intérieur des citernes latérales, du pont jusqu'au fond et qui sont en général dénommés "porques", mais souvent aussi désignées sous le nom de "couples".

Les lisses de fond et les lisses de pont des citernes centrales sont soutenues par des supports courant en travers du bordé de fond et du pont dans l'alignement des porques des citernes latérales. Ces supports sont en général dénommés "transversales de fond" et "transversales de pont".

Les cloisons longitudinales sont soutenues, comme le bordé de muraille, par des lisses de cloison qui sont soudées aux tôles de la cloison, en général dans la citerne latérale, et qui sont elles-mêmes soutenues par les porques situées à l'intérieur de la citerne latérale.

Les tôles des cloisons transversales sont soutenues par des raidisseurs (des barres d'acier) courant verticalement le long de la cloison. Ces raidisseurs sont appuyés par deux ou trois supports courant en travers de la cloison, qui sont en général dénommés "serres de cloison".

Le diagramme ci-joint illustre ces explications.



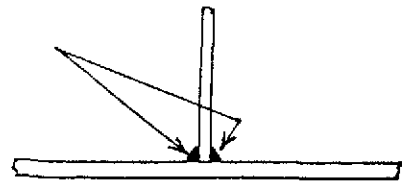
Les termes particuliers sont expliqués ci-dessous:

**Porque:** Un anneau transversal faisant le tour de l'intérieur d'une citerne latérale tous les quelques mètres. En raison de leur espacement régulier, les porques servent de points de repères le long de la coque du navire et elles constituent les couples numérotés en commençant par 0 à l'arrière.

**Soudure:** Le processus de fusion permettant de joindre ensemble deux pièces d'acier. Deux types de soudure sont communément utilisés pour la construction des navires:

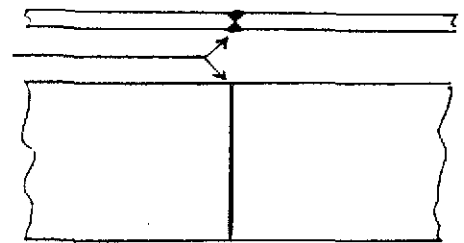
Soudure d'angle,

utilisée pour joindre une pièce à angle droit avec une autre, par exemple une lisse de muraille avec le bordé de muraille.



Soudure bord à bord,

utilisée pour joindre deux pièces en les aboutant sur le même plan comme, par exemple, une tôle et une autre tôle.



**Lisse:** Une barre d'acier pouvant avoir diverses formes géométriques:



courant longitudinalement pour renforcer soit les tôles du bordé, les tôles du pont ou les tôles des cloisons longitudinales.

**Quille de roulis:** Une barre d'acier soudée à angle droit au bordé du bouchain pour réduire le mouvement de roulis du navire.

**Virure:** Tout alignement longitudinal de tôles sur la longueur du navire, soit dans le bordé, soit dans les cloisons longitudinales.

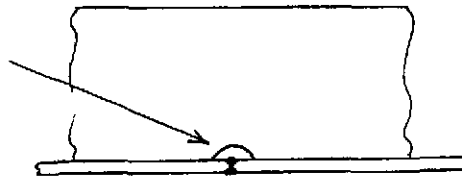
**Rivetage:** Système utilisé jusqu'à l'introduction de la soudure pour joindre ensemble deux pièces d'acier. Les deux pièces étaient placées de façon à déborder l'une sur l'autre d'environ 100mm. Une série de trous étaient alors percés dans les bandes des deux pièces qui se chevauchaient. Un rivet (c'est-à-dire une tige d'acier d'un diamètre légèrement inférieur à celui des trous) était alors poussé à chaud dans

les trous; les extrémités en étaient alors aplaties avec des marteaux. Ce système n'est plus utilisé pour la construction ni la réparation des navires; les réparations de navires construits avec rivetage se font par soudure.

**Forces de traction:** Toute force provoquant une extension. Dans ce cas, elle résulte du chargement de la cargaison dans les citernes qui entraîne un fléchissement de la coque au milieu (contre-arc). Ceci suscite une charge de compression dans le pont et une force de traction dans le fond. La cargaison ne doit pas être concentrée dans le milieu du navire étant donné que les forces de traction dépasseraient alors les limites prédéterminées.

**Manque de pénétration:** Lorsque l'on fait une soudure à franc-bord, il est essentiel que le métal des deux pièces se fusionne sur toute l'épaisseur de la soudure. Si ce n'est pas le cas, la soudure pêche par manque de pénétration.

**Découpures:** Trous semi-circulaires découpés dans les lisses de fond (par exemple) pour permettre l'exécution d'une soudure transversale dans les tôles associées.



PIECE JOINTE

