



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

COMITE EXECUTIF
18ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.18/2
17 août 1987

Original: ANGLAIS

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

Note de l'Administrateur

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 le montant réclamé au FIPOL par un grand nombre des demandeurs dépassait le montant arrêté pour le règlement. La demande d'indemnisation du Gouvernement français, par exemple, s'élevait à un montant de FF489 820 401, alors qu'un montant de FF326 921 937 seulement a été accepté par le FIPOL lors du règlement conclu entre eux. Toutefois, 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, dans l'intérêt d'un règlement rapide et sans préjudice du droit de chaque demandeur de réclamer des indemnités dépassant le montant accepté par le FIPOL au propriétaire du TANIO et à des tiers.

1.3 La seule demande d'indemnisation qui subsistera peut-être est celle qui a été soumise au Tribunal de Brest par l'Association de marins pêcheurs pour un montant de FF500 000. Toutefois, il n'a pas été donné suite à cette demande d'indemnisation auprès du 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 Paielements 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 du navire, 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 environ FF3 450 000 au 30 juin 1987, 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 devait verser en vertu de la Convention portant création du Fonds, l'Administrateur a estimé qu'il ne fallait pas effectuer de paiements partiels supplémentaires, tout au moins à ce stade.

2.4 Le 31 mars 1987, le Tribunal de Brest a autorisé le liquidateur du fonds de limitation à procéder à la répartition finale du fonds le 1er juin 1987, ou dès que possible après cette date. L'Administrateur a été informé que la répartition aurait lieu le 1er octobre 1987.

2.5 Dès que l'on connaîtra le montant exact des sommes versées aux demandeurs lors de la distribution du fonds de limitation, l'Administrateur tentera de déterminer si le FIPOL doit effectuer des paiements supplémentaires.

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. Le FIPOL et le Gouvernement français collaborent étroitement dans leurs actions en recours.

3.3 En outre, d'autres demandeurs ont, aux mêmes fins, engagé une action contre les défendeurs susmentionnés.

3.4 Les conditions de propriété du TANIO et les relations très complexes liant les différentes sociétés qui participaient 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.

3.5 Le FIPOL a réclamé, en subrogation, un montant de FF221 201 452, soit la somme globale qu'il a versée jusqu'à maintenant à tous les demandeurs, tandis que le Gouvernement français a réclamé FF261 737 874, soit le montant auquel il avait évalué les dommages, moins la somme qu'il avait reçue du fonds de limitation et du FIPOL, cette créance devant être assumée conjointement et solidairement par tous les défendeurs. Le FIPOL et le Gouvernement français ont aussi réclamé des intérêts, qui ont été provisoirement évalués à FF411 000 000 au total, ce qui porte le montant global des demandes d'indemnisation à FF893 939 320 (£91 428 200).

3.6 Les motifs sur lesquels se fondent les actions intentées par le FIPOL et le Gouvernement français 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.

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

3.8 On trouvera à l'annexe III du document FUND/EXC.16/3 des explications sur divers termes techniques relatifs à la conception et la construction des navires.

Enquêtes sur la cause du sinistre

3.9 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 a aujourd'hui perdu de son importance 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, et son rapport a été publié en 1982 (premier rapport Bensussan). Il est résumé aux paragraphes 3.11 à 3.13 du document FUND/EXC.16/3.

3.10 En 1984, le Président du Tribunal de Brest a reconvoqué l'expertise judiciaire, 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. Le nouveau rapport d'expertise judiciaire a été soumis en mars 1986 (deuxième rapport Bensussan), les parties ayant, au préalable, eu l'occasion de faire part de leur point de vue sur la cause du sinistre.

3.11 Le FIPOL, en collaboration avec le Gouvernement français, a retenu les services d'éminents experts techniques français et anglais qu'il a chargé 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 conclusions des experts du FIPOL ont été exposées aux paragraphes 3.14 à 3.16 du document FUND/EXC.16/3.

3.12 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 (voir les paragraphes 3.17 à 3.23 du document FUND/EXC.16/3).

Deuxième rapport Bensussan

3.13 Le deuxième rapport de l'expertise judiciaire a confirmé la théorie avancée dans le premier rapport, à savoir que le TANIO s'était brisé en trois tronçons (hypothèse des trois tronçons) et a soutenu que la 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 sa première conclusion qui soulignait 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 de la structure de fond de la citerne latérale n°6.

3.14 Le deuxième rapport Bensussan a rejeté les arguments des défendeurs 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 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.

<1> M. M Pascal: ingénieur général et directeur du Service technique des constructions et armes navales (STCAN) 1969-1977.

M. M Osborne: architecte naval en chef, Shell Seatex; 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 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 d'un échantillon prélevé sur la partie avant immergée du TANIO (échantillon n°35), qui avait été soumis à une analyse métallurgique, 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.

3.16 L'INMA a soutenu que la cassure se serait propagée depuis le bouchain vers le haut le long du bordé de muraille; cette théorie a été catégoriquement rejetée 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 indiqué que la flexion horizontale de la coque n'aurait pas suffi à amorcer une cassure dans la zone des bouchains.

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

Décision prise à la 16ème session du Comité exécutif

3.18 Sur la base du rapport présenté par l'Administrateur sous la cote FUND/EXC.16/3, le Comité exécutif a, à sa 16ème session, entériné la décision prise par le dernier, à l'issue de consultations avec les représentants du Gouvernement français, de poursuivre l'action en justice intentée auprès du Tribunal de Brest (document FUND/EXC.16/8, paragraphe 3.2).

Faits nouveaux intervenus depuis la 16ème session du Comité exécutif

3.19 Ainsi que cela a été signalé au paragraphe 3.34 du document FUND/EXC.16/3, 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 les pièces justificatives auprès des défendeurs. Tout récemment, des retards ont été causés par l'examen technique effectué à la demande du FIPOL et du Gouvernement français, ainsi que par 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 deuxième rapport en mars 1986, le Tribunal a, à la demande du FIPOL et du Gouvernement français, fixé de stricts délais pour les futures communications et pour l'échange

des pièces. Ce calendrier a, dans une grande mesure, été respecté jusqu'à présent. D'après ce calendrier, l'audience orale devrait intervenir en octobre 1987. Le Tribunal devrait alors se prononcer sur la question de la responsabilité. Le montant des demandes d'indemnisation ne sera pas considéré à ce stade.

3.20 A la fin de 1986 et en 1987, tous les défendeurs ont soumis de longs mémoires au Tribunal pour rejeter toute responsabilité. En mars et en juillet 1987, le FIPOL et le Gouvernement français, à leur tour, ont soumis des mémoires en réponse aux arguments avancés par les défendeurs. Les prises de positions des parties sont très brièvement récapitulées ci-dessous.

Prises de position générales

3.21 Les défendeurs affirment qu'il n'est pas possible d'établir la cause du sinistre avec une certitude absolue. En outre, ils soutiennent que plusieurs causes ont contribué au sinistre et qu'il n'est pas possible d'identifier celle qui en a été la cause déterminante. Sur ces deux points, ils invoquent les rapports de l'expertise judiciaire. Les défendeurs soutiennent également qu'il n'y a pas de rapport de cause à l'effet entre la soudure défectueuse et la cassure qui a entraîné le sinistre.

3.22 Le FIPOL et le Gouvernement français (les plaignants) reconnaissent que l'expertise judiciaire n'a pas établi avec une certitude absolue l'emplacement exact de la cassure qui a déchiré le TANIO mais ils font observer que l'expertise judiciaire s'est fermement prononcée sur les défauts des soudures effectuées au couple 131 où l'expertise a situé la cassure initiale. Les plaignants soulignent également que, d'après l'expertise, la soudure défectueuse effectuée par l'INMA a été l'une des causes qui ont contribué au sinistre bien qu'il ne soit pas possible d'en établir la cause déterminante. De l'avis des plaignants, ces défauts auraient été décelés s'il y avait eu des procédures adéquates d'inspection et de contrôle des réparations à l'INMA.

3.23 Les plaignants soutiennent que, en vertu de la jurisprudence française, le fait qu'il y ait plusieurs causes qui aient pu contribuer à l'accident n'est pas en soi un obstacle à l'établissement d'un lien de causalité, sous réserve que l'une de ces causes ait contribué au dommage (même si elle n'a fait que l'aggraver). En outre, il n'est pas nécessaire, à leur avis, d'établir un lien de causalité avec une certitude absolue étant donné que la jurisprudence française rend responsable une personne qui, délibérément ou par négligence, cause l'apparition d'une situation objectivement dangereuse, s'il y a une présomption suffisante de l'existence d'un lien de causalité entre la faute et le dommage. D'après les plaignants, il est impossible de ne pas conclure que des soudures défectueuses effectuées sur un navire-citerne de plus de 20 ans d'âge peuvent probablement (sinon certainement) entraîner une situation qui, d'un point de vue objectif, crée des circonstances aboutissant au dommage en question.

Prises de position à l'égard des défendeurs individuelsa) Locafrance

3.24 Locafrance a souligné qu'elle n'est qu'une société de financement et que, conformément au contrat conclu avec l'affréteur, elle est habilitée, en vertu de la jurisprudence française, à invoquer les clauses d'exemption prévus dans le contrat avec les affréteurs pour être exonérée de toute responsabilité à l'égard des garanties concernant l'état technique du navire. En outre, Locafrance a soutenu que comme un examen visuel minutieux ne pouvait permettre de déceler les défauts des soudures, ces soudures défectueuses ne constituaient pas une faute personnelle de sa part. Locafrance a également déclaré qu'elle avait chargé la SFTP, filiale bien connue du groupe Worms, de surveiller les réparations et le Bureau Véritas de procéder à la reclassification du navire. Locafrance estime avoir pris toutes les mesures que l'on pouvait raisonnablement attendre d'un propriétaire qui n'était pas spécialisé dans la construction des navires.

3.25 Les plaignants ont fait observer que la responsabilité de Locafrance découlait exclusivement de la Convention sur la responsabilité civile; Locafrance n'avait donc pas la latitude d'invoquer à l'encontre de tiers des clauses d'exemption prévus dans le contrat. Ils ont également soutenu que la défense de Locafrance se fondait sur une hypothèse erronée étant donné qu'il aurait été possible de déceler les défauts des soudures grâce à une vérification appropriée effectuée par les spécialistes qui avaient été chargées par Locafrance de surveiller les réparations de l'INMA. De l'avis des plaignants, Locafrance avait aveuglément délégué le soin de veiller à ce que le TANIO soit en état de naviguer à des entités qui n'étaient pas prêtes à s'acquitter de cette tâche. Faute d'avoir exercé un minimum de contrôle sur les réparations, Locafrance avait, à leur avis, agi de telle sorte qu'elle s'était privée du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

b) SFTP et Guardiola

3.26 Guardiola avait été chargée par le propriétaire du TANIO (Locafrance) de suivre l'organisation et la surveillance des travaux de réparation effectués par l'INMA. Guardiola, à son tour, avait confié cette tâche à la SFTP qui avait envoyé un de ses ingénieurs à l'INMA. La SFTP a fait diverses déclarations qui se contredisent à propos de ses obligations envers Guardiola. Ces déclarations comprenaient une obligation de spécifier et surveiller l'exécution des réparations, une obligation de veiller à ce que le Bureau Véritas délivre les certificats de reclassification requis, et que le rôle de SFTP se bornait à celui de coordonnateur entre le chantier naval, le propriétaire et la société de classification.

3.27 D'après les plaignants, l'ingénieur susmentionné n'a procédé à aucune inspection mais s'en est entièrement remis à l'INMA et au Bureau Véritas. Les activités de la SFTP n'ont abouti à aucun rapport, ce qui, à leur avis, témoigne du caractère superficiel de la surveillance contrairement au mandat donné par Guardiola à la SFTP. Les plaignants soutiennent que le fait que la SFTP ne se soit pas acquittée de ses obligations contractuelles a été l'une des causes qui ont contribué au dommage.

3.28 Guardiola a déclaré qu'elle était seulement une société de financement et n'avait donc aucune responsabilité quant à l'exploitation du TANIO; son rôle se bornait à servir d'intermédiaire entre Locafrance et l'INMA en nommant la SFTP, société réputée et spécialisée dans la surveillance des réparations de navires.

c) Petromad et SFTP

3.29 Petromad était la société responsable de la gestion du TANIO. De l'avis des plaignants, Petromad était donc chargée de veiller à ce que l'équipage soit compétent et suffisamment bien entraîné et informé.

3.30 Les plaignants soutiennent que le capitaine du TANIO n'avait pas reçu les instructions voulues à propos de la répartition correcte de la cargaison. L'expertise judiciaire a déclaré que des fautes répétées dans la répartition de la cargaison pouvaient avoir causé une fatigue qui avait contribué à la cassure. De l'avis des plaignants, l'insuffisance de la formation de l'équipage et des renseignements qui lui avaient été donnés constituaient, en jurisprudence internationale, une faute personnelle qui privait l'affrèteur de son droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1957.

3.31 La SFTP a contesté que la formation de l'équipage et les renseignements qui lui avaient été donnés aient été insuffisants. En outre, elle a soutenu que rien ne prouvait qu'un chargement défectueux de la cargaison ait contribué à la cassure qui avait déchiré le TANIO.

d) Bureau Véritas

3.32 Le Bureau Véritas a soutenu qu'il n'avait jamais été chargé de surveiller les réparations effectuées au chantier naval INMA et qu'il avait agi correctement et conformément à son règlement pour ce qui est du contrôle d'une simple reclassification.

3.33 De l'avis des plaignants, il n'est pas admissible que le Bureau Véritas, en tant que société de classification, puisse considérer un examen de l'état général du navire comme satisfaisant du point de vue de l'intégrité structurelle de l'ensemble de ce navire, sans vérifier minutieusement que les éléments qui constituent cet état général aient été correctement assemblés et soudés. Les plaignants ont fait observer que la

prise de position adoptée maintenant par le Bureau Véritas était en contradiction avec ce qu'il avait dit antérieurement: il avait en effet déclaré avoir effectué la vérification habituelle des éléments de structure et, en particulier, des préparatifs des soudures et avoir examiné neuf radiographies des soudures qui avaient été faites à sa demande et qui ne laissaient apparaître aucun défaut. D'après les plaignants, une classification garantissant le bon état général du navire devait inclure une vérification exhaustive d'éléments tels que les soudures qui contribuent à l'intégrité structurelle du navire. Ils ont également noté que les instructions données par le Bureau Véritas à ses propres experts portaient sur les méthodes de soudage et la vérification des soudures (par radiographie et autres méthodes non destructives). Les plaignants ont soutenu que si le représentant local du Bureau Véritas avait suivi ces instructions, il n'aurait pas manqué de déceler les défauts des soudures.

e) INMA

3.34 L'INMA a admis que les soudures d'about des lisses de fond étaient défectueuses. Il a toutefois allégué que ces défauts étaient inévitables étant donné que les soudures avaient été effectuées à bord du navire dans des conditions difficiles. En outre, il a souligné que des défauts n'avaient été décelés que pour un nombre très limité de soudures. A son avis, les plaignants n'avaient pas prouvé que la cassure qui avait été à l'origine du désastre avait été causée par une soudure défectueuse. Ainsi, de l'avis de l'INMA, les plaignants n'avaient pas établi de lien de causalité entre le défaut et le dommage. Tout récemment, l'INMA a soutenu que les lisses de fond où se trouvait les soudures défectueuses n'étaient pas des éléments d'importance majeure pour la structure. Cet argument ne figure dans aucune des communications de l'INMA à l'expertise judiciaire.

3.35 En réponse, les plaignants ont déclaré que les défauts n'étaient pas inévitables. Ils ont dit que ces défauts ne résultaient pas d'une malfaçon accidentelle mais d'une ignorance du soin requis pour la préparation des lisses avant la soudure. Du fait qu'il était difficile de procéder à la soudure à bord du navire, l'INMA aurait dû, à leur avis, procéder à une inspection très minutieuse afin de vérifier que les soudures avaient été correctement effectuées; aucune inspection minutieuse n'a eu lieu. En outre, ils ont fait observer que, bien qu'un nombre limité seulement de soudures aient été défectueuses, plusieurs d'entre elles se trouvaient dans la zone où l'expertise judiciaire avait placé la cassure initiale, et qui devait donc souffrir d'une certaine faiblesse. Compte tenu des théories et pratiques acceptées en matière de construction navale, les plaignants ont également rejeté le nouvel argument de l'INMA selon lequel les lisses de fond n'étaient pas importantes. Pour ce qui est de la déclaration de l'INMA sur le lien de causalité, il convient de se reporter à la prise de position des plaignants qui est décrite au paragraphe 3.23 ci-dessus.

f) Club de Royaume-Uni

3.36 Le Club du Royaume-Uni a soutenu qu'il n'était en cause dans cette affaire qu'à titre d'assureur de Locafrance, propriétaire au nom duquel le TANIO était immatriculé. C'est pourquoi le Club du Royaume-Uni a estimé qu'il serait habilité, en vertu de l'article VII.8 de la Convention sur la responsabilité civile, à bénéficier de la limite de responsabilité prescrite dans cette Convention, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire. Pour ce qui est de la question de la faute personnelle, le Club du Royaume-Uni a adopté la même position et invoqué les mêmes arguments que Locafrance.

3.37 En réponse, les plaignants ont souligné que l'action avait été intentée contre le Club du Royaume-Uni en sa qualité d'assureur des défendeurs autres que Locafrance. Ils ont également fait observer que le Club du Royaume-Uni n'avait pas répondu aux demandes qui lui avaient été faites d'indiquer si, en fait, il assurait ou non Guardiola et Petromad au moment du sinistre. Les demandeurs ont attiré l'attention sur le fait que Petromad était mentionné comme étant un membre du Club du Royaume-Uni pour le TANIO dans la liste annuelle des navires affiliés au Club du Royaume-Uni le 20 février 1980, soit quelques semaines seulement avant la date de l'événement.

Situation financière des défendeurs

3.38 Comme cela a été indiqué à la 16ème session du Comité exécutif, 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. La situation financière de l'INMA n'est probablement pas très brillante. Il ne semble guère probable que ce chantier possède une assurance pour sa responsabilité civile qui puisse couvrir un montant important dans cette affaire.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à noter les 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 août 1987

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 Locairance 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 ont fini par 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.
