



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

COMITE EXECUTIF -
9ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.9/3
23 mars 1983

Original : ANGLAIS

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

Note de l'Administrateur

1 Le Comité exécutif a décidé de consacrer au sinistre du TANIO la majeure partie du temps dont il disposerait lors de sa neuvième session. Pour plus d'informations sur ce sinistre, il convient de se reporter aux documents soumis à la sixième session du Comité exécutif en mai 1982 et à sa septième session en septembre 1982, c'est-à-dire aux documents FUND/EXC.6/3 et Add.1 et 3, au rapport de la Commission d'enquête constituée par le Gouvernement français, au rapport des experts du FIPOL sur les opérations de nettoyage à terre ainsi qu'au document FUND/EXC.7/2 et Add.1.

2 Le présent document donne des renseignements sur les faits concernant le sinistre du TANIO qui sont intervenus depuis les septième et huitième sessions du Comité exécutif en septembre et octobre 1982. Les renseignements donnés en annexe concernent :

- a) les enquêtes sur la cause de l'accident;
- b) l'introduction d'actions en justice contre le propriétaire du navire et des tiers; et
- c) l'évaluation des demandes d'indemnisation.

3 Le Comité exécutif est invité à noter les renseignements donnés dans le présent document et à prendre les décisions qu'il jugera appropriées.

ANNEXE1 Enquêtes sur la cause de l'accident

1.1 Deux rapports officiels sur la cause de l'accident du TANIO ont été soumis : le rapport de la Commission d'enquête technique (Rapport Rocquemont) et le rapport demandé par le tribunal de commerce du Havre (Rapport Bensussan). Le Rapport Rocquemont a été mis à la disposition du Comité exécutif lors de sa sixième session; les représentants peuvent, sur demande, obtenir un exemplaire du Rapport Bensussan.

1.2 Ces deux rapports diffèrent à divers égards dans leurs conclusions, mais ils indiquent tous deux que la répartition de la cargaison et la qualité médiocre des soudures effectuées par le chantier naval italien INMA peuvent avoir été à l'origine de la cassure. Afin d'être en mesure d'évaluer les renseignements techniques disponibles et de recueillir les données techniques nécessaires pour l'introduction d'actions contre le propriétaire et les tiers, le FIPOL a demandé l'avis d'experts techniques avec le concours desquels il a examiné les rapports officiels et plusieurs documents techniques qui avaient été communiqués par le Gouvernement français.

1.3 Les recherches entreprises par les experts techniques du FIPOL ont permis de résoudre une question sur laquelle les deux rapports étaient parvenus à des conclusions différentes : le navire s'était-il, en effet, cassé en trois ou en deux tronçons ? Tous les éléments dont on dispose maintenant semblent confirmer la conclusion du Rapport Bensussan selon laquelle le navire se serait brisé en trois parties. Ceci est important étant donné que la nature des cassures observées dans la partie avant immergée du navire indique clairement que la rupture primaire est intervenue au fond de la citerne No 6, les cassures de la partie arrière, remorquée au Havre, n'étant que secondaires. Le chantier INMA avait effectué d'importants travaux de réparation dans cette zone du navire, à La Spezia, en 1979.

1.4 Les Rapports Rocquemont et Bensussan s'accordent pour conclure que les travaux de réparation effectués par le chantier INMA, et en particulier les travaux de soudure, présentaient de nombreux défauts dans leur préparation et dans leur exécution. Le Rapport Rocquemont signale que le raboutage ne comportait

qu'un faible cordon de soudure, que la carlingue centrale qui était corrodée n'avait pas été réparée et que de vieilles virures de fond dans les citernes centrales No 6 et No 7 n'avaient pas été remplacées. A un certain nombre d'endroits, les chanfreins au bord des tôles ou des lisses n'avaient pas été convenablement coupés de telle sorte que les soudures n'avaient pu pénétrer au coeur de l'acier. La soudure des lisses de fond et des virures de fond était de qualité médiocre et il y a eu rupture au niveau de ces jonctions. Les deux rapports concluent que les insuffisances des travaux de réparation effectués par le chantier INMA étaient parmi les causes de l'accident.

1.5 Une autre cause qui a contribué à l'accident semble avoir été les efforts dus à une mauvaise répartition de la cargaison au cours du dernier voyage du navire et de voyages précédents. C'est là un élément dont les propriétaires et les responsables de la gérance technique du navire auraient dû avoir connaissance. Les experts techniques du FIPOL ont procédé à une étude approfondie des efforts qui auraient dû s'exercer sur le navire s'il avait été en bon état et ils sont parvenus à la conclusion qu'il devait y avoir une faiblesse dans la coque pour que l'accident ait pu survenir.

1.6 Les experts techniques du FIPOL excluent le mauvais temps comme l'un des éléments qui auraient contribué à l'accident.

2 Introduction d'actions en justice contre le propriétaire et des tiers

2.1 L'action visant à obtenir la levée de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire et les actions en recours introduites contre des tiers, comme cela est indiqué ci-dessous, se fondent toutes sur les conclusions décrites à la section 1 ci-dessus.

2.2 Les conditions de propriété du TANIO et les relations existant entre les différentes sociétés participant à son exploitation pendant la période considérée du point de vue des actions en justice peuvent être décrites comme suit :

Le navire battait le pavillon malgache depuis 1970. Il avait appartenu à une société panaméenne, la Cruz del Sol, avant d'être vendu à la société Locafrance International Leasing SA (LIL) par contrat daté du 9 juillet 1979. En vertu d'un contrat d'affrètement coque nue daté du 9 juillet 1979, la société LIL avait cédé le navire à la Guardiola Shipping Company (GSC), société panaméenne soeur de la société Cruz del Sol. La GSC avait sous-affrété le navire en vertu d'un contrat coque nue à Petromad, société

malgache détenue à 51 p. 100 par des intérêts publics. Cette dernière avait sous-affrété le navire à Cruz del Sol, qui, à son tour l'avait sous-affrété à temps à Elf. Pour le dernier voyage du TANIO, Elf l'avait à son tour sous-affrété au voyage à la P & O Company. Petromad avait confié la gérance technique du navire à la Société française de transports pétroliers (SFTP) (société détenue à part entière par le groupe français Worms) et la gérance commerciale à la Socatra (société française constituée par un entrepreneur maritime, M. A. Buzzoni). Tous les contrats pertinents qui sont à ce jour connus des juristes du FIPOL sont régis par la législation française, à l'exception du contrat conclu entre Elf et la P & O Company qui est régi par la législation anglaise. Les relations contractuelles entre les différentes parties sont indiquées sur le diagramme qui figure dans le document joint.

2.3 Le TANIO avait subi des réparations au chantier INMA du 19 juillet au 20 octobre 1979. Les travaux de réparation avaient été effectués en vertu des arrangements contractuels suivants :

- a) La société Cruz del Sol, propriétaire du navire à cette époque, avait demandé au chantier INMA d'exécuter les travaux de réparation tels qu'ils avaient été définis par la SFTP et elle avait signé le contrat de réparation en date du 2 juillet 1979.
- b) En vertu du contrat de vente du TANIO daté du 9 juillet 1979, la société LIL avait repris le contrat de réparation avec l'INMA qui avait été signé par la Cruz del Sol. La société GSC, en sa qualité de mandataire de la LIL avait convenu avec cette dernière de confier à la SFTP la supervision des travaux de réparation et, le 6 juillet 1979, elle avait signé un contrat à cet effet avec la SFTP.
- c) Le Bureau Veritas avait été engagé pour procéder à la reclassification du navire à la suite des travaux de réparation et pour surveiller ces travaux à cette fin.

2.4 Compte tenu des constatations faites en ce qui concerne la cause technique de l'accident et des relations contractuelles concernant l'exploitation du navire, y compris les travaux de réparation, le FIPOL a introduit une action en justice devant le tribunal civil de Brest contre les personnes suivantes :

- a) LIL
- b) INMA
- c) SFTP

- d) GSC
- e) Bureau Veritas
- f) Petromad
- g) United Kingdom P and I Club.

Le Gouvernement français a introduit une action en justice contre les mêmes personnes.

2.5 Ces actions se fondent sur les motifs suivants.

2.5.1 LIL

La société LIL, en sa qualité de propriétaire au nom duquel le navire était immatriculé est évidemment responsable objectivement pour les dommages par pollution en vertu du paragraphe 1 de l'article III de la Convention sur la responsabilité civile. La seule question qui se pose à cet égard est de savoir si sa responsabilité peut être illimitée en vertu du paragraphe 2 de l'article V. Il incombe à un propriétaire de navire de veiller à ce qu'il soit en bon état de navigabilité et, dans les circonstances de l'affaire, le manque de navigabilité du navire dû à des soudures défectueuses relève de la faute personnelle du propriétaire. La société LIL 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 et toute exonération contractuelle de sa responsabilité ne peut, en droit, être invoquée à l'encontre de tiers. La société LIL devait veiller, en exerçant un contrôle minimal, à ce qu'une surveillance soit convenablement assurée. Faute d'avoir exercé le contrôle minimal requis, la société LIL 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.

2.5.2 INMA

Il ressort des rapports des experts que les soudures exécutées par le chantier de réparation 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, INMA n'a pas décelé les imperfections dans le travail effectué qu'une visite attentive sur le chantier aurait permis de découvrir. Le chantier est donc coupable de négligence. Le principe de la limitation de la responsabilité ne s'applique pas à INMA, mais ses avoirs font actuellement l'objet d'une enquête en vue de déterminer s'ils seraient en mesure de donner suite à tout arrêt qui pourrait être rendu à son encontre.

2.5.3 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, ce qui lui ôte le droit de limiter sa responsabilité, qu'elle pourrait invoquer en vertu de la Convention de Bruxelles de 1957. 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 Pétromad peuvent être invoqués à son égard (voir le paragraphe 2.5.6 ci-dessous).

2.5.4 GSC

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

La société GSC est actuellement en liquidation au Panama, mais elle peut faire l'objet de poursuites dans un délai de trois ans à compter de la date de sa

mise en liquidation (janvier 1982) si une action en justice est introduite contre ses directeurs. Les avoirs de la société sont sans doute négligeables, mais elle avait peut-être assuré sa responsabilité à l'égard des tiers, possibilité qui est actuellement étudiée (voir aussi le paragraphe 2.5.7 ci-dessous).

2.5.5 Bureau Veritas

Selon les conclusions du Rapport Rocquemont, le Bureau Veritas n'a pas vérifié sur place la qualité du travail effectué, mais a laissé au chantier naval le soin d'effectuer la visite. Le Bureau Veritas n'a pas, à ce titre, rempli l'obligation de vérifier l'exécution des travaux de réparation avant d'attribuer un certificat de classification au TANIO. Le Bureau Veritas s'est donc rendu coupable de négligence. Le principe de la limitation de la responsabilité ne s'applique pas au Bureau Veritas, dont on croit savoir qu'il dispose d'une assurance pour la responsabilité à l'égard des tiers depuis qu'un arrêt a récemment été prononcé contre lui à la suite de manquements analogues.

2.5.6 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 la 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.

2.5.7 United Kingdom P & I Club

Une action en justice a été intentée contre le United Kingdom P & I Club en sa qualité d'assureur de Petromad et de Guardiola, bien que l'existence d'un contrat d'assurance ne soit pas clairement établie dans ce dernier cas, 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 stade, à titre de protection. Il y a lieu d'espérer que les pourparlers engagés amèneront le Club à donner des assurances qui permettront d'abandonner l'action intentée contre lui.

3 Evaluation des demandes d'indemnisation

3.1 Au moment où le présent document a été rédigé, les demandes d'indemnisation ci-après avaient été adressées au FIPOL :

	Francs français	Livres sterling
a) Gouvernement français	489 820 401,45	
b) Autorités locales françaises		
i) Côtes-du-Nord :		
Département	2 728 798,26	
Bréhat	159 068,10	
Lézardrieux	10 268,00	
Louannec	336 202,85	
Penvénan	1 067 737,59	
Perros-Guirec	3 054 394,98	
Plestin-les-Grèves	50 088,85	
Pleubian	168 895,00	
Pleumeur-Bodou	340 943,85	
Plougrescant	892 555,69	
Plouha	26 559,30	
Trébeurden	13 426,74	
Trégastel	693 921,69	
Trélevem	995 300,10	
Trévou- Tréguignec	490 982,00	
	<hr/>	
	11 029 143,00	
Ploubazlanec (demande présentée en février 1983)	36 288,00	
	<hr/>	
	11 065 431,00	
ii) Finistère :		
Cléder	330 524,23	
Ile de Batz	480 355,93	
Locquirec	195 650,00	
Morlaix	33 996,03	
Plouescat	38 985,73	
Plougasnou	813 487,00	
Sibiril	146 850,42	
Tréfléz	702 209,79	
	<hr/>	
	2 742 059,13	
Total partiel : i) et ii)	13 807 490,13	
c) Autorités des îles Anglo-normandes		
i) Etats de Guernesey		14 439,62
ii) Etats de Jersey		8 093,63
		<hr/>
Total partiel : i) et ii)		22 533,25

	Francs français	Livres sterling
d) United Kingdom P & I Club		
i) British Oceanics Ltd		152 404,27
ii) Underwater Security Consultants Ltd		6 266,51
iii) Intersub		<u>380 490,68</u>
Total partiel : i), ii) et iii)		539 161,46
e) Demandeurs privés		
i) Hôtelier (Guernesey)		450,00
ii) Comité des Assureurs maritimes (12 propriétaires de bateaux)	47 000,00	
iii) 3 propriétaires de bateaux	18 848,33	
iv) Boucher (Trégastel)	204 541,00	
v) Association interprofessionnelle des victimes de la marée noire (47 demandeurs)	<u>12 216 249,00</u>	
Total partiel : i) à v)	12 486 638,33	<u>450,00</u>
<u>Résumé</u>		
a) Gouvernement français	489 820 401,45	
b) Autorités locales françaises	13 807 490,13	
c) Autorités des îles anglo-normandes		22 533,25
d) United Kingdom P & I Club		539 161,46
e) Demandeurs privés	<u>12 486 638,33</u>	<u>450,00</u>
TOTAL	<u><u>516 114 529,91</u></u>	<u><u>562 144,71</u></u>

3.2 Toutes les éventuelles demandes d'indemnisation par le FIPOL devraient probablement avoir été reçues à la date de la neuvième session du Comité exécutif. Un délai de trois ans se sera écoulé depuis la date de l'événement de sorte qu'en avril 1983, tous les demandeurs devraient avoir intenté une action en justice pour éviter la prescription prévue au paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention portant création du Fonds. Le liquidateur du fonds de limitation constitué auprès du tribunal de Brest a donné notification à tous les requérants connus de la nécessité d'enregistrer leurs demandes auprès de lui avant le 27 février 1983 s'ils souhaitaient bénéficier de la distribution du fonds de limitation constitué en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Les requérants qui, bien qu'informés de la nécessité d'enregistrer leur demande, n'ont pas notifié le liquidateur dans les délais prévus seront exclus du bénéfice de la distribution du fonds de limitation. Bien que le non-enregistrement d'une demande auprès du liquidateur n'ait pas nécessairement une incidence directe sur la demande d'indemnisation adressée au FIPOL, il est probable que tous les requérants auront fait enregistrer leurs demandes.

3.3 La plupart des demandes d'indemnisation qui étaient parvenues au FIPOL à la fin de février, accompagnées des pièces justificatives requises, ont été examinées avec soin. Certaines de ces demandes, comme par exemple celles présentées par les Etats de Guernesey (14 439,62 livres), les Etats de Jersey (8 093,63 livres), l'hôtelier de Guernesey (450 livres) et le Comité des assureurs maritimes pour le compte de propriétaires de bateaux privés (47 000 francs français), ont été acceptées par le Comité exécutif à ses sixième et septième sessions. Ces demandes ont depuis été réglées en totalité par le United Kingdom P & I Club afin d'éviter aux requérants d'avoir encore à attendre pour obtenir le règlement de leurs demandes d'indemnisation qui avaient été approuvées. Le United Kingdom P & I Club a à son tour adressé des demandes d'indemnisation au FIPOL sur la base du droit à subrogation. Etant donné que les avoirs du Club sont en dollars des Etats-Unis, ces demandes d'indemnisation, calculées en dollars E.U. sont les suivantes :

	Dollars E.U.
a) Etats de Jersey	12 520,85
b) Etats de Guernesey	22 338,09
c) Hôtelier (Guernesey)	696,15
d) Comité des assureurs maritimes	6 678,70

3.4 S'agissant des autres demandes d'indemnisation, leur examen se trouve au stade suivant :

3.5 Gouvernement français (489 820 401,45 francs français)

Cette demande se subdivise essentiellement en trois éléments, à savoir :

- a) frais de pompage des hydrocarbures contenus dans la partie avant immergée du navire;
- b) dépenses afférentes aux opérations de nettoyage; et
- c) indemnités versées par le Gouvernement français aux personnes ayant subi des pertes du fait de l'événement.

Les documents présentés à l'appui de chacun de ces éléments ont été examinés avec soin et dans le plus grand détail par le FIPOL. Plus de 20 000 documents ont été vérifiés et analysés et des pourparlers ont eu lieu avec le Gouvernement français au sujet des conclusions qui s'en dégagent.

3.5.1 Opérations de pompage (251 007 399,96 francs français)

La société London Offshore Consultants (LOC) a été invitée à donner son avis au FIPOL au sujet du montant de la demande d'indemnisation présentée au titre des opérations de pompage. Les conclusions préliminaires de cette société ont été présentées au Comité exécutif dans le document FUND/EXC.7/2/Add.1.

Ces conclusions ont été examinées avec des experts du Gouvernement français et, à l'issue de ces entretiens, la société LOC a soumis au FIPOL un rapport définitif. Ce rapport maintient pour l'essentiel les critiques qui avaient été formulées dans le rapport préliminaire. Etant entendu que ce rapport a été établi sans tenir compte de considérations politiques, psychologiques ou économiques, les conclusions qu'il contient sont les suivantes :

- "a) Après avoir soigneusement examiné tous les renseignements techniques disponibles, les auteurs du présent rapport sont amenés à conclure que les opérations ont été montées à la hâte, ce qui explique que de nombreuses difficultés techniques n'aient pas été envisagées. Les principaux problèmes techniques rencontrés venaient du fait que l'on n'avait pas rassemblé de données sur l'environnement, et plus particulièrement des données récentes, sur le lieu du sinistre.

- b) La décision de poursuivre les opérations pendant l'hiver, au lieu de les interrompre pour les reprendre au printemps de 1981, demeure discutable. En outre, les retards rencontrés dans ces opérations auraient dû être évidents dès septembre 1980, date à laquelle des mesures concrètes auraient dû être prises.
- c) Le montant du contrat initial, soit 47 015 890 francs français, avait sextuplé au moment de l'achèvement des travaux. Les auteurs concluent que cette augmentation est déraisonnable et que le montant du contrat aurait dû être renégocié lorsqu'il est apparu que la proposition initiale ne serait pas respectée."

Un nombre limité d'exemplaires du rapport de la société LOC est à la disposition des représentants.

Sur la base de l'enquête effectuée, la société LOC a aussi procédé à une évaluation des frais qu'auraient entraînés les opérations de pompage si des solutions différentes avaient été retenues quant à la date des opérations. Il s'agissait des solutions suivantes :

- a) Prolongation de la période de préparation technique des opérations, le pompage étant effectivement exécuté entre septembre 1980 et avril 1981.
Total des dépenses : 131 945 780 francs français.
- b) Pas d'opérations de pompage au cours des mauvais mois d'automne et d'hiver, d'où des délais suffisants pour préparer soigneusement les opérations, le pompage ne commençant effectivement qu'en avril 1981.
Total des dépenses : 100 926 300 francs français.
- c) Conduite des opérations telles que planifiées et exécutées, mais avec un arrêt total au cours de l'hiver, soit entre octobre 1980 et avril 1981.
Total des dépenses : 165 768 018 francs français.

Selon l'avis que l'Administrateur a transmis au Gouvernement français, en raison du peu de temps disponible pour décider des aspects techniques des opérations de pompage et de la grave menace d'une nouvelle pollution que constituait pour la côte la catastrophe du TANIO survenant seulement deux ans après celle de l'AMOCO CADIZ, la proposition des services COMEX d'entreprendre

les opérations de pompage dès l'été 1980 devait paraître raisonnable. Toutefois, l'Administrateur a également fait observer qu'en raison des difficultés techniques rencontrées entre juillet et octobre, il aurait fallu suspendre les opérations pendant l'hiver 1980-1981 pour les reprendre au printemps 1981. Cela aurait permis de réaliser d'énormes économies. Sur la base de la variante c) envisagée par la société LOC, l'Administrateur a donc proposé au Gouvernement français de fixer à 165 768 018 francs français sa demande d'indemnisation au titre des dépenses encourues pour les opérations de pompage.

3.5.2 Opérations de nettoyage

3.5.2.1 Opérations au large effectuées par la marine nationale (24 600 296 francs français)

La présence de navires en attente pour venir en aide aux opérations de pompage entreprises par les services COMEX représente un large élément des dépenses afférentes à l'emploi de navires et d'aéronefs de la marine nationale. On a déduit de cet élément la somme qui correspond à la présence de navires au cours des mois de l'hiver 1980-1981, pendant lesquels les opérations de pompage auraient dû être interrompues. En outre, des déductions ont été suggérées en ce qui concerne la surveillance exercée par les navires et les aéronefs du fait que, dans une large mesure, leur mobilisation pendant une période très prolongée après la rupture du TANIO est apparue superflue et inopportune. En outre, dans certains cas, l'emploi d'aéronefs mal adaptés à ce service et d'une exploitation trop coûteuse a été critiqué par le FIPOL. Sur la base de ces considérations, l'Administrateur a décidé de fixer à 12 965 729 francs français le montant total qu'il serait prêt à accepter comme étant justifié. De nouvelles pièces justificatives devront être présentées pour que la différence puisse être acceptée.

3.5.2.2 Opérations de nettoyage sur la côte (194 151 201,02 francs français)

L'examen des demandes d'indemnisation présentées au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage à terre s'est avéré difficile du fait que les demandes qui correspondent aux opérations effectuées par différents services (armée, gendarmerie, sécurité civile, armée de l'air, etc.) ont toutes été présentées séparément, sans qu'un rapport indiquant les zones d'activité des différents services ait été communiqué. En outre, les demandes d'indemnisation présentées par le Ministère de l'environnement pour les opérations de nettoyage effectuées dans les départements du Finistère et des Côtes-du-Nord ont soulevé des difficultés du fait qu'elles ont été présentées en suivant l'ordre chronologique

du paiement des factures et non en fonction des zones et des périodes de travail. Les experts du FIPOL ont décidé d'examiner chaque facture et de subdiviser le montant de la demande en le répartissant entre un montant de base, la TVA et les intérêts perçus; chaque facture ou groupe de factures a reçu un numéro de code (il y en a 54 au total) qui définit la nature des dépenses encourues. Ces renseignements ont été mis sur ordinateur et ont permis de procéder à une analyse, compte tenu de la connaissance approfondie que les experts avaient des opérations.

Tous les éléments de cette demande d'indemnisation ont été examinés de manière très détaillée et les résultats de cet examen ont fait l'objet d'entretiens avec des représentants du Gouvernement français. Sur la base des renseignements complémentaires fournis par le Gouvernement français, on a procédé à une nouvelle évaluation. En conséquence, l'Administrateur considère qu'un montant de 138 972 899, 16 francs français paraît acceptable. Pour ce qui est des autres éléments de la demande, il estime ne pas être en mesure de les accepter à moins que le Gouvernement français ne fournisse des renseignements et des justifications complémentaires.

La demande d'indemnisation des dépenses de nettoyage porte essentiellement sur des frais afférents au personnel et à l'équipement. Elle comprend les traitements ordinaires plus le paiement des heures supplémentaires versés à l'armée de terre, à l'armée de l'air et à la marine ainsi que des redevances pour l'utilisation aux frais relatifs des véhicules, conformément à la législation française. Dans cette demande rentrent également des dépenses supplémentaires, telles que frais de voyages, de nourriture et d'hébergement. Le bien-fondé des dépenses a été contesté lorsque les explications ne prouvaient pas de manière suffisante que les dépenses encourues avaient un lien direct avec le sinistre du TANIO. Dans une certaine mesure, le nombre de personnes au titre desquelles il est demandé des remboursements n'a pas été justifié. Par ailleurs, on a effectué une réduction générale de 15 p. 100 au titre de l'utilisation de personnel de l'armée pour les opérations de nettoyage parce que les experts ont constaté qu'un trop grand nombre de personnes avaient occasionnellement été employées pour le nettoyage des plages. Des déductions correspondantes ont été faites en ce qui concerne les dépenses afférentes à la nourriture, à l'hébergement etc. Les frais de réparation des machines (par exemple, des pompes à eau chaude) n'ont pas été acceptés dans la mesure où les contrats d'achat de ces machines comportaient des garanties, notamment l'entretien et la réparation à titre gratuit pendant la période en question.

Des renseignements détaillés sur les demandes d'indemnisation et les observations formulées par le FIPOL seront communiqués aux représentants qui en feront la demande.

3.5.3 Indemnisation versée par le Gouvernement français aux personnes ayant subi des pertes du fait du sinistre (20 061 484,47 francs français)

Conformément à la législation française, le Gouvernement central doit indemniser les particuliers victimes de dommages par pollution, pour compenser les pertes économiques résultant de cette pollution. Le Gouvernement français a versé environ 4,8 millions de francs français à des particuliers et à des commerçants qui avaient subi de telles pertes, essentiellement du fait de la diminution du tourisme. La méthode appliquée pour évaluer le préjudice tenait compte des revenus perçus au cours des années antérieures et des revenus de zones comparables au cours de l'été 1980, de telle sorte que l'évaluation des préjudices a paru raisonnable et sérieuse. Cette demande d'indemnisation a été acceptée, à l'exception d'un faible montant, à savoir 235 209 francs français, faute d'un rapport évident entre cette dépense et le sinistre.

L'indemnisation versée au titre de la réparation des routes s'élève à quelque 14 millions de francs français. Sur ce montant, seuls 3,6 millions de francs français ont été acceptés étant donné que le paiement du reste n'était pas justifié par des renseignements suffisants. En outre, il a fallu faire une certaine déduction (25 p. 100 du montant justifié) du fait qu'une partie des travaux de réparation semble avoir été constituée par des travaux d'entretien courant.

3.5.4 Observations générales

Le montant total des demandes d'indemnisation que l'Administrateur a accepté comme étant justifié s'élève à 326 921 936,70 francs français. Parmi les éléments qui n'ont pas été acceptés, seuls quelques-uns ont été considérés comme étant clairement injustifiés. La plupart des éléments ont été rejetés en raison de l'insuffisance des renseignements.

Il est prévu de négocier avec le Gouvernement français les termes d'un projet d'accord fixant le chiffre que le FIPOL accepte pour la demande d'indemnisation présentée par la France, en vue de la répartition du montant disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds; cet accord contiendrait d'autres dispositions concernant notamment la date de versement de l'indemnisation, la subrogation, la décharge définitive et un engagement du Gouvernement français

de prendre financièrement en charge le FIPOL dans le cas où des demandes d'indemnisation seraient présentées après le versement des indemnités. Ce projet d'accord devrait être prêt pour la réunion du Comité exécutif mais il ne sera pas signé par l'Administrateur avant que le Comité exécutif ne l'ait examiné en détail.

A cet égard, il conviendrait d'indiquer qu'en janvier 1983 l'Administrateur a reçu du Ministère français des relations extérieures une lettre qui exprimait les inquiétudes du Gouvernement français au sujet de la procédure adoptée par le FIPOL pour traiter des demandes d'indemnisation présentées par la France. Il y était dit qu'au lieu de faire porter tous ses efforts sur l'examen de la demande d'indemnisation présentée par la France, l'Administrateur semblait donner plutôt la priorité aux actions à introduire contre le propriétaire et les tiers. Le Ministre priait l'Administrateur de s'engager, au nom du FIPOL et si nécessaire après consultation avec les organes compétents, à assurer une indemnisation des victimes qui ne soit pas retardée du fait d'une action éventuelle contre le propriétaire du navire. L'Administrateur a répondu qu'il avait fait le maximum pour examiner les demandes d'indemnisation aussi rapidement que possible mais qu'il fallait un certain temps pour évaluer la totalité de ces demandes, dont les dernières n'avaient été soumises qu'en été 1982, et que leur mode de présentation avait posé de sérieux problèmes d'évaluation. Il a également précisé, qu'après avoir consulté les Présidents de l'Assemblée et du Comité exécutif, il n'avait pas jugé approprié de convoquer une session de l'Assemblée ou du Comité exécutif avant le 7 mars 1983. En raison des décisions prises par le Comité exécutif lors de sa huitième session, l'Administrateur a indiqué qu'il avait l'intention d'introduire une action en justice contre le propriétaire du TANIO mais, qu'à son avis, cette tentative visant à faire échec au droit du propriétaire de limiter sa responsabilité ne constituait pas un obstacle au versement par le FIPOL de l'indemnisation due aux demandeurs. L'objet de la Convention portant création du Fonds était d'assurer le versement de l'indemnisation aussi rapidement que possible. La seule condition préalable au règlement par le FIPOL de demandes justifiées et acceptées, était la création du fonds de limitation en vertu du paragraphe 3 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile; ce fonds avait été constitué au début de 1980. L'Administrateur a confirmé au Gouvernement français que le FIPOL avait eu pour politique dans

toutes les affaires précédentes de verser des indemnités alors même qu'il continuait à étudier la possibilité d'obtenir la levée de la limitation de responsabilité du propriétaire.

3.6 Département et communes des Côtes-du-Nord

Le département des Côtes-du-Nord et 15 de ses communes ont présenté au FIPOL des demandes d'indemnisation des dépenses encourues pour leurs opérations de nettoyage, la réparation des routes, la remise en état des plages et le manque à gagner des terrains de camping municipaux. Le paiement d'heures supplémentaires aux employés, les dépenses supplémentaires pour les travaux de nettoyage, les frais de réparation des routes principales et certains travaux de remise en état des plages ont été couverts par des subventions du Gouvernement central. Les sommes ainsi versées à chacune des communes ou au département sont déduites de leurs demandes d'indemnisation, afin d'éviter les doubles remboursements.

Les frais de nettoyage comprennent les traitements versés aux employés du département et des communes, ainsi que les cotisations y afférentes au titre de la sécurité sociale et les redevances pour les véhicules. Certaines de ces dépenses sont actuellement contestées car elles ne semblent pas être liées de façon suffisamment étroite aux travaux de nettoyage.

Les frais de réparation des routes et de remise en état des plages représentent la plus grande partie des demandes d'indemnisation. Au cours des travaux de nettoyage entrepris d'urgence, un grand nombre de véhicules lourds ont été mobilisés et ont endommagé les routes, les plages et les rivages. Les demandes d'indemnisation portent sur la réparation de ces dommages; certains des travaux ont été effectués par les autorités locales elles-mêmes; d'autres ont été sous-traités; certains sont déjà terminés, d'autres sont encore en cours. Certaines demandes d'indemnisation portent sur des travaux de réparation d'urgence, d'autres sur des travaux à caractère permanent qui visent à apporter de véritables améliorations. Compte tenu de tous ces facteurs, une partie des demandes d'indemnisation fait l'objet de contestation.

Le manque à gagner des terrains de camping municipaux n'a pas été couvert par la subvention du Gouvernement central qui n'était destinée qu'aux particuliers. La plupart des demandes d'indemnisation se fondent sur l'évaluation des bénéfices escomptés par opposition aux bénéfices effectifs. D'une façon générale, la méthode d'évaluation semble raisonnable et seuls quelques points de cette demande d'indemnisation font l'objet de contestations.

De premiers entretiens ont eu lieu avec des représentants du département et des communes mais l'on n'a pu encore parvenir à un accord sur les montants des dommages. Il convient d'espérer qu'un accord aura été conclu lorsque le Comité exécutif se réunira. Un versement d'environ 500 000 francs français a été fait au département des Côtes-du-Nord. Ce versement constitue la base de l'action en justice engagée par le FIPOL comme cela est indiqué à la section 2 du présent document.

3.7 Département du Finistère

Des demandes d'indemnisation ont été soumises pour 8 communes du Finistère; elles représentent au total 2 742 059,13 francs français. La plupart de ces demandes d'indemnisation n'ont été soumises que récemment et il n'a pas encore été possible de les évaluer dans le détail.

3.8 Demandes d'indemnisation du United Kingdom P & I Club

Comme cela est indiqué au chapitre C.IV de l'annexe du document FUND/EXC.6/3/Add.1, le United Kingdom P & I Club a présenté une demande d'indemnisation pour les frais encourus à l'occasion de la première inspection de l'épave et du colmatage provisoire des fissures de la partie avant du navire qui avait coulé au fond et dont s'échappaient en permanence des hydrocarbures. Grâce à ce colmatage, on devait disposer de plus de temps pour procéder aux opérations de pompage. Les fissures ainsi colmatées n'ont laissé fuir aucun hydrocarbure pendant le pompage. La demande d'indemnisation qui a finalement été soumise par le United Kingdom P & I Club se présente comme suit :

	\$ E.U.	£
a) British Oceanics Ltd	326 769,53	
b) Underwater Security Consultants Ltd	14 384,77	
c) Intersub	537 454,37	139 628,21 (on ne connaît pas encore le montant en dollars)
	<u>878 608,67</u> plus	<u>139 628,21</u>

Le United Kingdom P & I Club a soumis sa demande en dollars E.U. étant donné que ses fonds sont détenus en dollars. En conséquence, les dépenses sont libellées en dollars même si les sous-traitants sont payés en livres sterling. En vertu de la législation anglaise, le Club est habilité à soumettre sa demande d'indemnisation en dollars E.U.

Cette demande d'indemnisation a été examinée par les London Offshore Consultants. D'après l'avis qu'ils ont donné au FIPOL, tous les postes de dépense dont l'indemnisation est demandée semblent fondés et raisonnables, à l'exception d'une prime que le Club sera peut-être appelé à verser à Intersub pour le colmatage réussi de l'épave. Le versement de cette prime fait l'objet de discussions entre le Club et les banquiers d'Intersub qui, entre-temps, est entré en liquidation. Les London Offshore Consultants recommandent que le FIPOL n'accepte de verser que 50 p. 100 de cette prime comme étant fondée. Aucun accord n'a encore été conclu avec le Club.

3.9 Demands d'indemnisation de particuliers

Tout récemment des demandes d'indemnisation ont été soumises par cinquante et un particuliers; elles représentent au total 12,4 millions de francs français. Il n'a pas encore été possible de les examiner.

3.10 Règlement des demandes d'indemnisation

A sa neuvième session, le Comité exécutif ne pourra certes pas prendre de décision sur toutes les demandes d'indemnisation, ni même décider de la répartition des fonds disponibles au titre de la Convention portant création du Fonds; il lui est toutefois recommandé de prendre une décision sur les demandes d'indemnisation qui ont été examinées et d'envisager les dates de leur règlement.

DOCUMENT JOINT

