



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION DE  
1971 POUR LES DOMMAGES  
DUS A LA POLLUTION PAR  
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF  
54ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.54/2  
30 mai 1997

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

### NISSOS AMORGOS

#### Note de l'Administrateur

#### **1 Introduction**

1.1 Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), qui transportait quelque 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué alors qu'il empruntait le chenal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela, le 28 février 1997. Trois de ses citernes à cargaison ont été endommagées et l'on estime à 3 600 tonnes la quantité de brut qui se serait ensuite déversée.

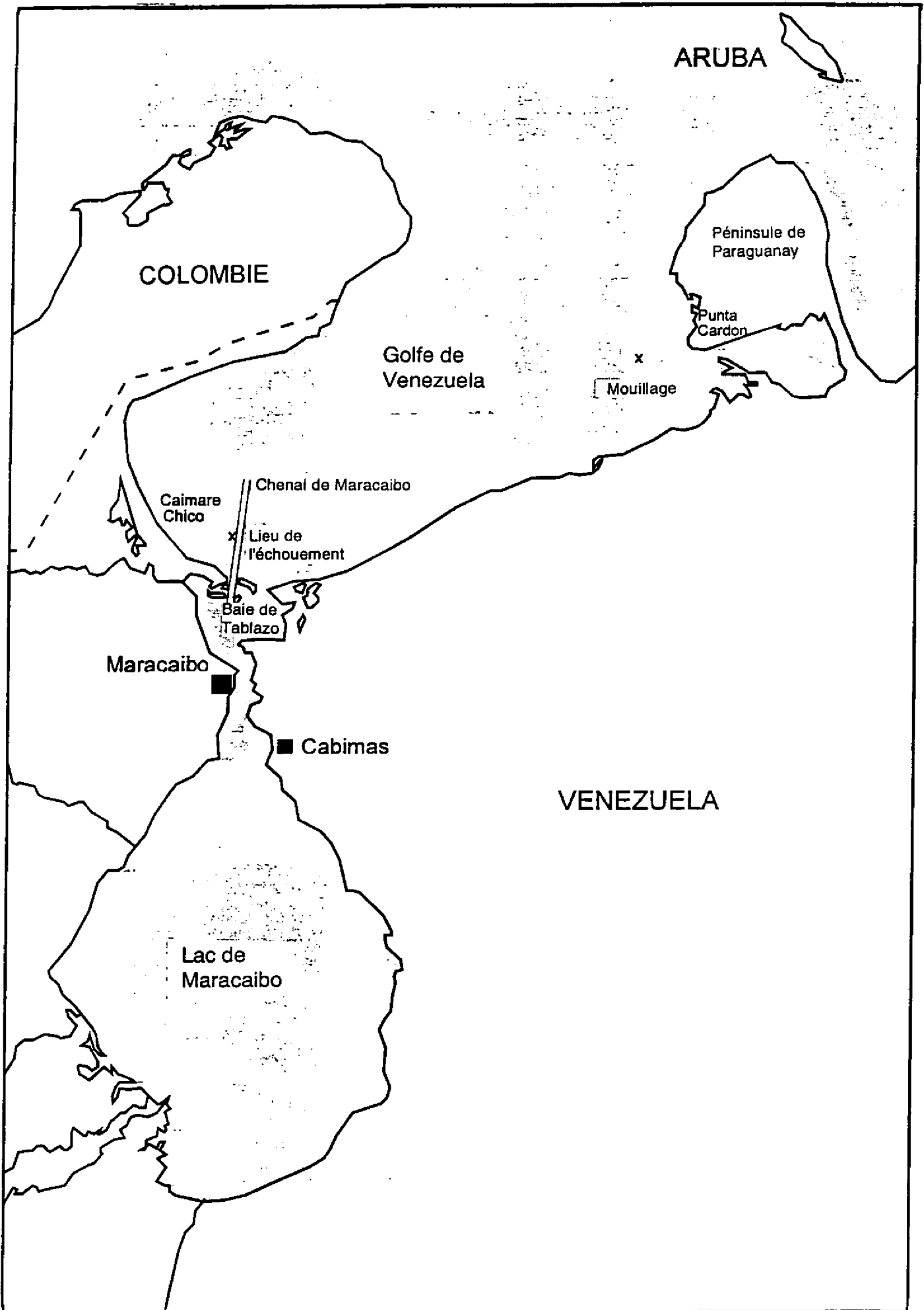
1.2 Le navire-citerne a été renfloué six heures après l'échouement et il a navigué de lui-même jusqu'à Punta Cardon sur la côte est du golfe du Venezuela. En sus du déversement initial d'hydrocarbures sur le lieu de l'échouement, de petites quantités d'hydrocarbures se sont échappées pendant plusieurs jours sur les lieux du mouillage au large de Punta Cardon, jusqu'à ce que des travaux de réparation temporaire de la coque endommagée aient été menés à bien. Avec un léger retard, la cargaison qui restait à bord du *Nissos Amorgos* a été transbordée sur un autre navire-citerne.

1.3 Le *Nissos Amorgos* est inscrit auprès de l'Assuranceföreningen Gard (le Gard Club).

1.4 Le Venezuela est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais non aux Protocoles de 1992 y relatifs.

#### **2 Opérations de nettoyage**

2.1 En vertu du Plan national vénézuélien d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, Lagoven et Maraven (qui sont des filiales appartenant à part entière à la compagnie pétrolière nationale Petroleos de Venezuela SA - PDVSA) sont chargées de mettre en oeuvre les mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans le golfe du Venezuela.



2.2 Maraven a déployé un navire écrémeur sur les lieux du mouillage au large de Punta Cardon pour lutter contre les fuites d'hydrocarbures émanant du navire-citerne avarié. Il n'a pas été signalé d'arrivée d'hydrocarbures sur les rivages de la côte est du golfe du Venezuela.

2.3 Une longue plage de sable au sud-ouest du lieu de l'échouement a été polluée par des hydrocarbures, qui se sont ensuite éparpillés sur 45 kilomètres. Certains des hydrocarbures qui s'étaient déposés sur la plage ont été rapidement recouverts par du sable fraîchement apporté par les marées successives, tandis qu'une partie des hydrocarbures déversés ont coulé dans la zone de déferlement, c'est-à-dire la zone intertidale, adjacente à la plage polluée.

2.4 Lagoven a organisé une opération de nettoyage de la plage, qui a été effectuée par quelque 550 personnes recrutées pour la plupart dans les villages de pêcheurs alentour. Le sable pollué de la zone intertidale a été enlevé à la main. Les débris mazoutés collectés sur la plage ont été déchargés dans des dunes proches. L'opération de nettoyage a été entravée du fait que les dépôts d'hydrocarbures se déplaçaient fréquemment sous l'action des marées et que certains des hydrocarbures se retrouvaient alors enfouis sous des couches de sable.

2.5 Lagoven estime à environ 1 360 tonnes la quantité d'hydrocarbures restant dans la zone de déferlement sur cinq kilomètres de littoral et à quelque 85 000 m<sup>3</sup> la quantité de sable/hydrocarbures qui devra être enlevée. Des opérations sont en cours pour essayer de récupérer les hydrocarbures qui ont coulé dans la zone de déferlement en utilisant du matériel de dragage amphibie à une profondeur de 0,5 à 1 mètre.

2.6 On pense qu'il faudra plusieurs mois pour finir de nettoyer la plage et pour enlever les hydrocarbures qui ont coulé et qui sont enfouis dans la zone de déferlement.

2.7 Les opérations de nettoyage sont supervisées par une commission locale composée de représentants de Lagoven, de Maraven, de l'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM, un institut de recherche public) et de plusieurs services municipaux. Cette commission déterminera la politique à suivre en matière de nettoyage et fixera la date à laquelle les opérations de nettoyage devraient se terminer.

### **3 Agence des demandes d'indemnisation**

3.1 Le Gard Club et le Fonds de 1971 ont constitué à Maracaibo une agence des demandes d'indemnisation, qui a ouvert le 2 avril 1997. Les demandeurs sont invités à s'adresser à cette agence pour obtenir des renseignements sur la façon de présenter des demandes d'indemnisation contre le Gard Club et le Fonds de 1971.

3.2 Le personnel de l'Agence des demandes d'indemnisation, avec le concours d'un expert vénézuélien, aidera les victimes de dommages ou de préjudices dus à la pollution par les hydrocarbures à soumettre leurs demandes. L'associé principal de Brookes Bell & Co (un cabinet d'experts-conseil s maritimes du Royaume-Uni ayant une très grande expérience du traitement des demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) s'est rendu au Venezuela pour apporter son aide dans la création de l'Agence des demandes d'indemnisation et l'établissement de procédures pour le traitement des demandes et il restera attentif à la bonne marche de l'Agence.

3.3 Le personnel de l'Agence des demandes d'indemnisation s'est rendu dans la zone touchée par le déversement afin d'y rencontrer des demandeurs potentiels pour leur expliquer comment les demandes seront traitées. Des entretiens ont eu lieu avec plusieurs centaines de demandeurs potentiels les 7 et 8 avril 1997 en plusieurs lieux de la zone touchée. Depuis, de nombreuses entrevues ont eu lieu à l'Agence entre le personnel et des personnes qui ont déjà fait ou pourraient faire des demandes.

3.4 Des entretiens ont aussi eu lieu avec Lagoven et Maraven pour coordonner le traitement des demandes relatives au nettoyage et pour connaître leur expérience en matière de demandes relatives aux pêches.

3.5 Le personnel de l'Agence des demandes d'indemnisation a été reçu dans les bureaux du Servicio Autonomo de Recursos Pesquero y Agrícola (SARPA), lequel fait partie du Ministère de l'agriculture et des pêches et est l'autorité chargée de la délivrance des licences pour la pêche artisanale. Des entretiens ont eu lieu avec le Directeur de SARPA et un certain nombre de données statistiques ont été fournies par SARPA au sujet des prises de poisson dans la zone touchée. L'Agence a demandé, qu'en plus de ces renseignements, il lui soit fourni une liste des pêcheurs titulaires d'une licence qui pêchent dans la zone affectée par les hydrocarbures mais aucune liste ne lui a encore été soumise.

#### **4 Demandes dont a été saisie l'Agence des demandes d'indemnisation**

##### **4.1 Bilan général**

Au 28 mai 1997, des demandes d'indemnisation d'un montant de 1 029 millions de Bolivar (Bs) et d'un montant de \$US1 117 915 (£2 millions) avaient été soumises à l'Agence des demandes d'indemnisation à Maracaibo. Ces demandes ont été examinées par le personnel de l'Agence et par les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Gard Club. Jusqu'ici, aucune demande n'a été approuvée et aucun versement n'a été effectué.

##### **4.2 Demandes présentées au titre d'opérations de nettoyage**

Lagoven a présenté à l'Agence des demandes d'indemnisation une demande d'un montant de Bs548 688 655 (£693 000) au titre des frais qu'il a encourus pour nettoyer la plage. Maraven a présenté une demande d'un montant de US\$1 117 915 (£683 000) au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage. D'autres demandes sont attendues de Lagoven et de Maraven.

##### **4.3 Demandes d'indemnisation pour dommages matériels**

L'Agence des demandes d'indemnisation a reçu des demandes d'un montant total de Bs13 611 500 (£17 000) émanant de sept personnes au titre de dommages causés à des filets, des embarcations et des moteurs hors-bord. L'expert local engagé par le Gard Club et le Fonds de 1971 a inspecté quelques-uns des articles endommagés et il en inspectera d'autres bientôt.

##### **4.4 Demandes d'indemnisation liées à la pêche**

Des demandes d'un montant total de Bs466 645 652 (£589 000) ont été soumises à l'Agence des demandes d'indemnisation par les demandeurs ci-après pour les pertes de recettes qu'ils avaient subies parce qu'ils n'avaient pas pu poursuivre leurs activités normales:

- les propriétaires de 81 bateaux de pêche côtière
- 70 ramasseurs de palourdes
- 51 pêcheurs de crevettes
- 12 personnes assurant le transport du poisson depuis la zone touchée
- 2 personnes pratiquant la pêche à pied.

##### **4.5 Entreprises de transformation du poisson**

L'Agence des demandes d'indemnisation a été informée par l'avocat représentant 21 entreprises de transformation du poisson implantées dans la région de Maracaibo que ses clients estimaient qu'ils subiraient des pertes du fait de la réduction à long terme des prises qui résulterait des effets de la pollution sur les réserves de poisson. L'Agence des demandes d'indemnisation n'a reçu aucune demande de ce secteur.

##### **4.6 Demandes émanant de l'industrie du tourisme**

Des demandes d'indemnisation sont attendues de quelque 110 propriétaires ou exploitants d'hôtels, cabanons de plage, boutiques, cafés et restaurants dans la zone touchée.

## **5 Procédure judiciaire**

5.1 Immédiatement après le sinistre, le navire a été retenu en application d'une décision d'un tribunal de première instance à Cabimas.

5.2 Le 2 avril 1997, l'État vénézuélien a présenté une demande d'un montant estimatif de US\$20 millions (£12,2 millions) contre le propriétaire du navire, le capitaine du *Nissos Amorgos* et le Gard Club auprès d'un tribunal de première instance à Caracas et l'État vénézuélien a demandé que le Fonds de 1971 en soit avisé.

5.3 A la demande de l'État vénézuélien, le 4 avril 1997, le tribunal de Caracas a ordonné la saisie du *Nissos Amorgos*. Le tribunal de Caracas a également ordonné au propriétaire et au Gard Club de fournir une garantie de US\$40 millions (£24,4 millions) plus US\$6 millions (£3,6 millions) au titre des frais de justice et des dépenses.

5.4 Des négociations sont en cours entre le propriétaire du navire et le procureur général, qui représente l'État vénézuélien, en vue de persuader ce dernier d'accepter la garantie bancaire d'un montant correspondant au montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile que le propriétaire du navire et le Gard Club ont offerte aux fins de la constitution d'un fonds de limitation auprès du tribunal de Cabimas comme étant une garantie suffisante (voir le paragraphe 10 ci-dessous) et d'accepter en conséquence la mainlevée de la saisie du navire.

5.5 Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande d'un montant estimatif de US\$130 millions (£79 millions), plus frais de justice, contre le propriétaire du navire, le Gard Club et le capitaine du *Nissos Amorgos* auprès du même tribunal de première instance de Caracas et l'avocat vénézuélien du Fonds de 1971 en a été avisé.

5.6 A la demande de FETRAPESCA, le tribunal de Caracas a chargé un comité composé d'avocats et d'experts techniques d'évaluer le montant des dommages que le déversement a causés à l'environnement.

5.7 FETRAPESCA a obtenu un jugement du tribunal de Caracas ordonnant la saisie des biens du propriétaire du navire et des navires dont il n'est pas propriétaire mais qu'il gère en association ainsi que des avoirs appartenant au Gard Club, à concurrence d'un montant total de US\$292,5 millions, plus US\$32,5 millions au titre des frais de justice.

## **6 Délibérations du Comité exécutif à sa 53ème session**

6.1 A sa 53ème session, le Comité exécutif a pris note des mesures prises par l'État vénézuélien qui sont mentionnées aux paragraphes 5.1 et 5.2 ci-dessus.

6.2 Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles craignaient que les mesures prises par l'État vénézuélien ne soient pas conformes aux Conventions.

6.3 L'Administrateur a été chargé de prendre contact avec le Gouvernement vénézuélien afin de lui fournir davantage de renseignements sur le fonctionnement du régime de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds.

6.4 Le Comité a reconnu que l'Administrateur ne pouvait, à ce stade, exprimer d'opinion sur la recevabilité de la demande soumise par l'État vénézuélien. Au cas et dans la mesure où la demande se rapporterait à des dommages à l'environnement en soi, il a été rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1971 et le Comité exécutif avaient toujours adopté la même position, à savoir que ces demandes n'étaient pas recevables en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a également été rappelé que l'Assemblée avait décidé qu'un demandeur ne pouvait être indemnisé que s'il avait subi un préjudice économique quantifiable (voir documents FUND/WGR.7/4, paragraphe 7.1, FUND/A.17/23, paragraphes 7.3.5 et 7.3.6 et FUND/A.17/35, paragraphe 26.8).

6.5 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées de ce sinistre, dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.7.7).

6.6 Le Comité exécutif a également examiné la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure l'Administrateur devrait être autorisé à effectuer des paiements. Le Comité exécutif a noté qu'il n'était pas encore possible d'évaluer avec exactitude le montant total des demandes qui risquaient d'être soumises, compte tenu en particulier de la demande présentée par l'Etat vénézuélien et de sa requête visant la fourniture d'une garantie par le propriétaire du navire. Le Comité a donc jugé nécessaire que le Fonds de 1971 fasse preuve de prudence dans le paiement des demandes. Il a été noté que le Fonds de 1971 n'était tenu de verser des indemnités que lorsque le montant total des paiements effectués par le propriétaire du navire dépassait le montant de limitation applicable au navire, lequel s'élevait, dans cette affaire, à environ £4,5 millions. Etant donné que l'on ne savait pas si le montant total des demandes dépasserait le montant total disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (qui était de 60 millions de DTS, soit environ £51 millions), le Comité a décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à effectuer de paiements pour le moment (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.7.8).

## **7 Contacts avec le Gouvernement vénézuélien**

Conformément aux instructions du Comité exécutif, l'Administrateur a communiqué à l'Ambassadeur du Venezuela à Londres des renseignements sur le fonctionnement du régime de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds.

## **8 Evaluation du bilan des demandes d'indemnisation par l'Administrateur**

8.1 Il est difficile de voir quels sont les types de dommage visés par la demande présentée par l'Etat vénézuélien et comment le montant réclamé a été calculé. Dans le mémoire qu'il a présenté au tribunal de Caracas, l'Etat a fait valoir qu'il s'agissait d'un sinistre d'une grande ampleur qui avait gravement touché le milieu marin et l'écosystème en général et qui avait occasionné des dépenses considérables au titre des "dommages dus à la pollution" et des "mesures de sauvegarde". L'Etat a indiqué que, pour des raisons de procédure, une estimation prudente de US\$20 millions avait été faite sur la base des renseignements disponibles. C'est pourquoi l'Administrateur maintient la position qu'il a adoptée à la 53ème session du Comité exécutif, à savoir qu'il lui était impossible d'exprimer d'opinion sur la recevabilité de la demande soumise par l'Etat vénézuélien.

8.2 Pour ce qui est de la demande présentée par FETRAPESCA dont il est question au paragraphe 5.5 ci-dessus, la situation n'est pas claire non plus. On ne sait pas quels sont les types de dommages visés par la demande, ni comment le montant réclamé a été calculé. Dans le mémoire qu'il a présenté au tribunal, FETRAPESCA a fait valoir que le déversement d'hydrocarbures avait empêché les pêcheurs de pêcher et avait donc entraîné un manque à gagner. FETRAPESCA a déclaré que le montant réclamé, à savoir US\$130 millions (£79,4 millions), était une estimation prudente.

8.3 Le Fonds de 1971 a pu consulter une étude sur le coût du sinistre du *Nissos Amorgos* effectuée par un professeur de l'Université Simon Bolivar à Caracas. Cette étude présente une formule pour évaluer les dommages écologiques causés par le déversement d'hydrocarbures. Selon cette étude, le montant total des dommages, calculé à l'aide de cette formule, est de Bs129 235 millions (US\$267 millions ou £163 millions).

8.4 Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, des demandes ont été présentées au tribunal par l'Etat vénézuélien et par FETRAPESCA, à raison de US\$20 millions (£12,2 millions) et US\$130 millions (£79,4 millions), respectivement. Il a été indiqué que ces chiffres avaient un caractère provisoire. Comme rien ne permet de savoir quel sera le montant total de ces demandes, le Comité souhaitera peut-être maintenir sa position, à savoir qu'il est prématuré de décider à la présente session d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements.

## **9 Enquête sur la cause de l'événement**

9.1 L'Administrateur se tient informé, par l'entremise de l'avocat vénézuélien du Fonds de 1971, du déroulement de l'enquête sur la cause du sinistre qui est actuellement menée par les autorités vénézuéliennes.

9.2 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fourni les renseignements ci-après:

Le *Nissos Amorgos* a été le premier d'une série de trois navires qui se sont échoués dans le chenal de Maracaibo en l'espace de six semaines. Le 10 mars 1997, le navire-citerne *Olympic Sponsor* d'un port en lourd de 96 547 tonnes s'est échoué au même endroit et le 10 avril, le navire-citerne *Corelli* d'un port en lourd de 38 000 tonnes s'est aussi échoué dans le chenal. Le propriétaire du *Nissos Amorgos* et le Gard Club ont procédé à leurs propres enquêtes sur la cause de l'accident et ont accepté de fournir à l'Administrateur les éléments de preuve qu'ils avaient recueillis. Il s'agit des dépositions du capitaine et d'autres membres de l'équipage ainsi que des documents du navire et diverses autres pièces concernant l'événement.

Lorsqu'il s'est échoué, le *Nissos Amorgos* naviguait avec un tirant d'eau de 39 pieds alors que le tirant d'eau officiellement recommandé était de 39 pieds 6 pouces. Le tirant d'eau réglementaire avait alors été abaissé à 38 pieds mais le *Olympic Sponsor* s'est échoué alors qu'il naviguait avec ce tirant d'eau. Par la suite, un tirant d'eau plus faible, d'une valeur de 36 pieds, a été imposé et il est resté depuis inchangé.

9.3 L'Administrateur examinera les pièces qui seront communiquées au nom du propriétaire du navire.

## **10 Procédure en limitation**

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation en déposant une pétition devant le tribunal de Cabimas et a offert au tribunal une garantie bancaire d'un montant correspondant au montant de limitation applicable au *Nissos Amorgos*, c'est-à-dire environ 5,2 millions de DTS (£4,5 millions). Le propriétaire du navire a demandé la mainlevée de la saisie du navire mais le tribunal n'a pas encore répondu à cette demande. Selon le propriétaire du navire, il semblerait que l'une des raisons de ce retard soit un conflit de juridiction entre le tribunal de Cabimas et le tribunal de Caracas. Le propriétaire du navire a informé l'Administrateur que des moyens étaient actuellement mis en oeuvre pour son compte en vue de régler cet apparent conflit, afin que le navire puisse être libéré et afin qu'il soit établi clairement quel est le tribunal compétent pour administrer le fonds de limitation.

## **11 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;
  - b) envisager s'il convient d'autoriser l'Administrateur à effectuer le paiement des demandes nées de ce sinistre (paragraphe 8); et
  - c) donner à l'Administrateur toutes autres instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement de ce sinistre et des demandes en résultant.
-