



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION
14ème session
Point 2 de l'ordre du jour

71FUND/AC.14/2
12 mai 2004
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

NISSOS AMORGOS

Note de l'Administrateur

Résumé:	Des procédures relatives à de fortes demandes d'indemnisation ont été engagées devant cinq tribunaux vénézuéliens, dont la Cour suprême. En février 2004 le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de faire une démarche auprès des autorités vénézuéliennes et des autres parties concernées pour trouver à toutes les questions importantes restées en suspens une solution globale, respectueuse des Conventions et conforme à l'approche approuvée par le Conseil. Des représentants du Fonds de 1971 se sont rendus en mars 2004 au Venezuela où ils ont eu des entretiens avec les autorités compétentes. À la suite de ces entretiens, le Fonds de 1971 a écrit aux autorités concernées en expliquant en détail les éléments d'une solution globale. La cause du sinistre reste un point important de désaccord entre la République du Venezuela, le Fonds de 1971 et le propriétaire/assureur. Aidé de deux experts, l'Administrateur a examiné la documentation disponible sur la cause de du sinistre et a évalué les chances de succès d'une action récursoire que le Fonds intenterait contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), l'organisme chargé de l'entretien du chenal de Maracaibo. Sur la base de cette analyse, l'Administrateur estime tout bien pesé qu'une action récursoire intentée par le Fonds contre l'INC n'aurait guère de chances d'aboutir et propose donc que le Fonds s'abstienne de s'engager dans cette voie.
Mesures à prendre:	Décider si le Fonds de 1971 doit intenter une action récursoire contre l'INC.

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. Les autorités vénézuéliennes ont soutenu que l'échouement avait en fait eu lieu à l'extérieur du chenal proprement dit. L'on estime à 3 600 tonnes la quantité de brut déversée.
- 1.2 Le sinistre a donné lieu à l'engagement de procédures judiciaires devant le tribunal pénal de Cabimas, les tribunaux civils de Caracas et de Maracaibo, la cour d'appel de Maracaibo et devant la Cour suprême. Plusieurs demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'accords de règlement à l'amiable et les actions en justice correspondantes ont été retirées.

2 Procédures pénales

- 2.1 Une procédure pénale a été engagée à l'encontre du capitaine du navire. Dans l'argumentation qu'il a présentée devant le tribunal pénal, le capitaine a soutenu que le dommage provenait en grande partie d'une négligence de la part de la République du Venezuela.
- 2.2 Le Fonds de 1971 a présenté devant le tribunal des argumentations selon lesquelles le dommage était dû principalement à une négligence imputable à la République du Venezuela.
- 2.3 Dans un jugement prononcé en mai 2000, le tribunal pénal a rejeté les arguments du capitaine, déclarant celui-ci responsable du dommage dû au sinistre et le condamnant à un an et quatre mois de prison. Le capitaine a fait appel du jugement devant la cour d'appel de Maracaibo.
- 2.4 Le Fonds de 1971 a présenté devant la cour d'appel une argumentation selon laquelle les preuves fournies n'avaient pas été suffisamment examinées par le tribunal.
- 2.5 Dans une décision rendue en septembre 2000, la cour d'appel a décidé de ne pas examiner l'appel, et d'ordonner au tribunal pénal de Cabimas d'adresser le dossier à la Cour suprême (Sala Político-Administrativa) puisque celle-ci examinait une demande d'"avocamiento"^{<1>}. La décision de la cour d'appel semble laisser entendre que le jugement du tribunal pénal de Cabimas serait nul et non avenu.
- 2.6 Le dossier pénal est toujours en la possession de la Cour suprême. Le capitaine a soumis plusieurs demandes à la Cour suprême pour que ce dossier soit renvoyé à la cour d'appel de Maracaibo afin que la procédure puisse se poursuivre. Ces demandes sont restées sans réponse.
- 2.7 Les avocats vénézuéliens du Fonds de 1971 ont informé ce dernier que selon le droit procédural vénézuélien, les poursuites pénales contre le capitaine sont frappées de forclusion étant donné qu'en droit vénézuélien un jugement définitif aurait dû être rendu dans un délai de quatre ans et demi à compter de la date du délit.

<1> En droit vénézuélien, la Cour suprême peut, dans des circonstances exceptionnelles, se déclarer compétente selon la procédure d'"avocamiento" et se prononcer sur le fond d'une affaire. Ces circonstances exceptionnelles sont définies comme étant réunies lorsque 'l'intérêt public et l'ordre social' sont directement en cause ou lorsqu'il est nécessaire de rétablir l'ordre dans la procédure judiciaire étant donné l'importance particulière de l'affaire. S'il est donné suite à la demande d'"avocamiento", la Cour suprême agira en qualité de tribunal de première instance et son jugement sera définitif.

3 Demandes d'indemnisation soumises aux tribunaux

3.1 La situation en ce qui concerne les demandes d'indemnisation importantes en instance devant les tribunaux vénézuéliens est la suivante:

3.2

Demandeur	Catégorie	Montant demandé US\$	État de la demande
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	\$60 250 396	En instance devant le tribunal pénal
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	\$60 250 396	En instance devant le tribunal civil
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner	\$30 000 000	En instance devant le tribunal civil Aucune perte établie
Total		\$150 500 792 (£83,3 millions)	

3.3 On se souviendra qu'à sa 11ème session, tenue en juillet 2003, le Conseil d'administration avait confirmé la position du Fonds de 1971 selon laquelle les éléments des demandes d'indemnisation formées par la République du Venezuela ne concernaient pas des dommages dus à la pollution relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ni de la Convention de 1971 portant création du Fonds et qu'il convenait donc de considérer ces demandes comme irrecevables (document 71FUND/AC.11/3, paragraphes 3.32 et 3.33).

3.4 Deux demandes soumises par l'ICLAM^{<2>} pour un montant de \$36 000 (£20 000) chacune ont fait l'objet d'un accord de règlement mais n'ont pas été retirées des tribunaux.

3.5 Deux demandes soumises, l'une par les anciens avocats de la République du Venezuela pour un montant de Bs440 millions (\$275 344) et l'autre par des experts engagés par le syndicat des pêcheurs (FETRAPESCA) pour un montant de Bs100 millions (\$62 578) ont été soumises à la Cour suprême contre des parties autres que le propriétaire du navire/le Gard Club et le Fonds de 1971.

4 Demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement

Les demandes suivantes ont fait l'objet d'un accord de règlement à l'amiable:

Demandeur	Catégorie	Montant du règlement (Bs)	Montant du règlement (US\$)
Pétroles de Venezuela S.A. (PDVSA)	Nettoyage		\$8 364 223
ICLAM	Mesures de sauvegarde	Bs15 268 867	

<2> Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (Institut chargé du contrôle et de la conservation du bassin du lac de Maracaibo).

Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		\$16 033 389
Autres demandes ^{<3>}	Dommages aux biens et manque à gagner	Bs289 000 000	
Total		Bs304 268 867 (£85 000)	\$24 397 612 (£13,6 millions)

5 Montant maximum d'indemnisation disponible

- 5.1 Immédiatement après le sinistre, le *Nissos Amorgos* avait été saisi, conformément à une ordonnance rendue par le tribunal pénal de première instance de Cabimas. Le propriétaire du navire avait offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£1 million), correspondant au montant de limitation applicable au *Nissos Amorgos* aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le tribunal de Cabimas avait ordonné de lever la saisie du navire le 27 juin 1997 (document 71FUND/EXC.55/9, paragraphes 5.1.1 et 5.1.2).
- 5.2 Le 27 juin 1997, le tribunal de Cabimas a rendu une ordonnance qui disposait que le montant maximum payable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de DTS, correspondait à Bs39 738 millions, soit \$83 221 800 (£46 millions).

6 Niveau des paiements

- 6.1 Au vu de l'incertitude relative au montant total des demandes nées de ce sinistre, le Comité exécutif avait décidé, à sa 55ème session, tenue en octobre 1997, que les paiements du Fonds de 1971 devraient être limités à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur (document 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.9.17). À sa 4ème session, tenue en mars 2001, le Conseil d'administration a relevé le niveau des paiements, le portant à 40%. Il a également autorisé l'Administrateur à le porter à 70% dès que le total des risques encourus par le Fonds au titre du sinistre serait inférieur à \$100 millions. Le Conseil a en outre autorisé l'Administrateur à augmenter le niveau des paiements de manière à ce qu'il se situe entre 40% et 70% dans le cas et dans la mesure où les actions en justice retirées des tribunaux le permettraient (document 71FUND/AC.4/ES.7/6, paragraphe 3.3.9).
- 6.2 En juillet 2003, le Conseil d'administration a de nouveau examiné la question du niveau des paiements. Il a décidé de relever le niveau des paiements du Fonds de 1971, en le portant de 40% à 65% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur puisque les demandes de la République Venezuela ont été présentées deux fois. Le Conseil a décidé en outre que dans le cas peu probable où les tribunaux vénézuéliens accepteraient les deux demandes soumises par la République du Venezuela, le Fonds de 1971 ne considérerait cependant que l'une d'entre elles (document 71FUND/AC.11/3, paragraphes 3.25 et 3.26).
- 6.3 Le Conseil a décidé en outre qu'il faudrait maintenir l'autorisation qu'il avait donnée, à sa 4ème session, à l'Administrateur, laquelle habilitait ce dernier à relever le niveau des paiements à 70% dès que le total des risques encourus par le Fonds de 1971 au titre du sinistre serait inférieur à \$100 millions.
- 6.4 Le Conseil d'administration a relevé que si les deux demandes de la République du Venezuela étaient retirées ou s'il n'y était pas donné suite au détriment d'autres demandeurs, le Fonds

^{<3>} Intégralement honorées par l'assureur du propriétaire du navire.

de 1971 serait en mesure de relever le niveau des paiements en le portant à 100% des préjudices ou dommages subis.

6.5 À la suite de la décision du Conseil d'administration visant à relever le niveau des paiements pour le faire passer à 65 %, le Fonds de 1971 a versé un montant supplémentaire de \$4 008 347 (£2,1 millions) au titre de la demande relative au manque à gagner des pêcheurs et entreprises de transformation des crevettes dont il est question au paragraphe 4 et de \$2 091 056 (£1,1 million) à PDVSA.

7 Recherche d'une solution globale

Examen effectué à la session de février 2004 du Conseil d'administration

7.1 Les représentants de quelque 2 000 pêcheurs de crevettes du lac Maracaibo sont venus à Londres participer à la 13ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 pour y exprimer à l'Administrateur leur profonde préoccupation face au peu de progrès accompli dans le règlement des questions en suspens qui empêchent le Fonds de 1971 de relever le niveau de paiement et de payer ainsi la totalité de leur demande qui a fait l'objet d'un accord de règlement.

7.2 L'Administrateur, conscient que le niveau de paiements restait inchangé si une solution ne pouvait être trouvée en ce qui concerne les demandes en suspens et que peu de progrès avaient été accomplis pour ce qui est du retrait des demandes par la République du Venezuela, a proposé à la session de février 2004 que le Fonds fasse une démarche auprès des autorités vénézuéliennes et des autres parties concernées pour trouver une solution globale à toutes les questions importantes en suspens afin de soumettre une proposition au Conseil d'administration le plus rapidement possible.

7.3 Le Conseil a noté qu'il existait une divergence de vues entre les parties quant à la cause du sinistre. Il a été noté que le propriétaire du navire et son assureur, Assuranceföreningen Gard (le Gard Club), avaient adopté une position selon laquelle le sinistre et la pollution qui en a découlé avaient été dus au fait que le chenal de Maracaibo se trouvait dans un état dangereux par suite d'un mauvais entretien. Il a été rappelé que le Fonds, dans le cadre de la procédure pénale, avait provisoirement adopté une position selon laquelle les dommages avaient été essentiellement provoqués par une négligence imputable à la République du Venezuela. Il a également été noté que les autorités vénézuéliennes quant à elles avaient déclaré que le chenal de Maracaibo était en bon état et que l'INC, l'organisme de la République du Venezuela chargé de l'entretien du chenal, n'avait commis aucune négligence concurrente.

7.4 Il a été relevé que l'Administrateur avait examiné la documentation relative à la cause du sinistre fournie par le propriétaire du navire et le Gard Club ainsi que par les autorités vénézuéliennes mais que le Fonds de 1971 n'avait pas encore adopté de position définitive. Il a également été noté que pour qu'une solution globale puisse être trouvée, il faudrait déterminer la cause du sinistre.

7.5 Le Conseil a examiné une proposition formulée par l'Administrateur en vue d'une solution globale qui supposerait :

- que l'on trouve une solution à la divergence de vues entre les parties sur la cause du sinistre,
- que l'on trouve une solution à la demande soumise par la République du Venezuela devant le tribunal civil de Caracas,

- que les tribunaux vénézuéliens déclarent que la procédure pénale contre le capitaine est frappée de forclusion et que de ce fait la demande formée contre ce capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club, qui est subsidiaire relativement à l'action pénale, n'a aucun effet,
- que soit payé le solde de toutes les demandes en suspens qui ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de quelque \$8,5 millions (£4,7 millions),
- que soit restituée la garantie versée par le propriétaire du navire au tribunal pénal de Cabimas (paragraphe 5.1).

- 7.6 Il a été relevé qu'une solution globale pourrait ne pas concerter les demandes formées par les trois entreprises de transformation du poisson (paragraphe 3.1) puisque les demandeurs n'avaient pas fourni la preuve qu'ils avaient subi une perte due au sinistre et qu'il faudrait peut-être s'opposer à ces demandes devant les tribunaux selon la procédure normale.
- 7.7 Le Conseil a noté qu'au cas où une solution globale reprenant les éléments indiqués plus haut ferait l'objet d'un accord, le total des sommes que le Fonds de 1971 risquerait de devoir payer serait de \$54,5 millions (£30 millions), calculé comme suit :

Demandeur	Catégorie	US\$	État de la procédure
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner	\$30 000 000	devant les tribunaux
PDVSA	Nettoyage	\$8 364 222	accord de règlement
Pêcheurs et entreprises de transformation	Manque à gagner	\$16 033 389	accord de règlement
Autres demandes	Dommages aux biens et manque à gagner	\$181 000	accord de règlement
Total		\$54 578 611	

- 7.8 Il a d'autre part été noté que le montant d'indemnisation maximum disponible était de Bs39 738 millions, soit \$83 221 800 (£46 millions), et qu'il serait donc possible de procéder au paiement intégral des demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement.
- 7.9 Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de faire en urgence une démarche auprès des autorités vénézuéliennes et des autres parties concernées pour trouver à toutes les questions importantes restées en suspens une solution globale, respectueuse des Conventions et conforme à l'approche définie au paragraphe 7.5 (document 71FUND/AC.13/8, paragraphe 3.5.38).

Évolution de la situation après la session de février 2004

- 7.10 Comme l'en avait chargé le Conseil d'administration, l'Administrateur a écrit aux autorités vénézuéliennes pour les informer de la décision prise par le Conseil et pour leur proposer de tenir une réunion afin de rechercher ensemble une solution globale.
- 7.11 En mars 2004, des représentants du Fonds de 1971 se sont rendus à Caracas où ils ont rencontré des hauts responsables du bureau de l'Avocat général, du Ministère public, du Ministère de l'environnement et du Ministère des affaires étrangères. Ces rencontres ont permis d'exposer la situation concernant les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Nissos Amorgos* et les instructions reçues pour trouver une solution globale ainsi que les divers éléments que comporterait une telle solution.

- 7.12 La représentante du Ministère de l'environnement a fait savoir qu'elle n'était pas à même d'accepter une solution globale au nom de la République du Venezuela mais qu'elle recommanderait la solution globale décrite au paragraphe 7.5 à l'Avocat général, au Procureur général et au Ministre de l'environnement.
- 7.13 Comme suite aux réunions tenues à Caracas en mars 2004, l'Administrateur a écrit à l'Avocat général, au Procureur général, au Ministre de l'environnement et au Ministre des affaires étrangères pour résumer les résultats des rencontres et demander l'avis du Gouvernement vénézuélien sur une éventuelle solution globale telle qu'évoquée au paragraphe 7.5.
- 7.14 En avril 2004, une représentante du Ministère de l'environnement a informé le Fonds de 1971 que, à son avis, les autorités vénézuéliennes pourraient accepter la solution envisagée. Mais elle a fait observer qu'une telle solution exigeait qu'il soit déclaré que les poursuites pénales engagées contre le capitaine étaient prescrites et que la demande subsidiaire au civil était donc dénuée d'effet; elle a d'autre part relevé que cette déclaration ne pouvait être faite que par les tribunaux vénézuéliens et non pas par le gouvernement.

8 Action récursoire possible contre l'INC

8.1 Antécédents

- 8.1.1 La politique des FIPOL concernant les actions récursoires telle qu'énoncée par les organes directeurs peut se résumer comme suit:

Les FIPOL ont pour politique d'engager une action récursoire chaque fois qu'il y a lieu. Les Fonds doivent dans chaque cas étudier la possibilité de recouvrer les sommes qu'ils ont versées aux victimes auprès du propriétaire du navire ou de tout autre partie en application du droit national. Si des questions de principe sont en cause, le problème du coût ne doit pas être le facteur décisif pour les FIPOL au moment de décider d'engager ou non une action en justice. La décision des Fonds quant à l'opportunité de s'engager dans cette voie doit être prise au cas par cas, compte tenu des chances de succès envisageable dans le cadre du régime juridique concerné.

- 8.1.2 Dans le cadre des poursuites pénales engagées contre le capitaine du *Nissos Amorgos* visées au paragraphe 2, le Fonds de 1971 a fait valoir, sur la base de la documentation disponible à l'époque, que les dommages causés par la pollution avaient été essentiellement dus à une négligence imputable à la République du Venezuela. Depuis lors, l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC) a produit un complément de documentation qui a permis à l'Administrateur d'étudier la cause du sinistre plus en détail. La documentation mise à disposition était la suivante:

- Documents de présentation y compris un résumé établi par l'INC de l'affaire intentée contre le navire et les arguments avancés dans la procédure criminelle engagée contre le capitaine et les propriétaires du *Nissos Amorgos*
- Documentation sur le *Nissos Amorgos* à l'époque des faits
- Rapport établi par les parties mises en cause dans le sinistre, notamment le capitaine du *Nissos Amorgos*
- Déclaration et dépositions de l'équipage et du pilote du *Nissos Amorgos*, du capitaine du port de Maracaibo et du personnel de l'INC

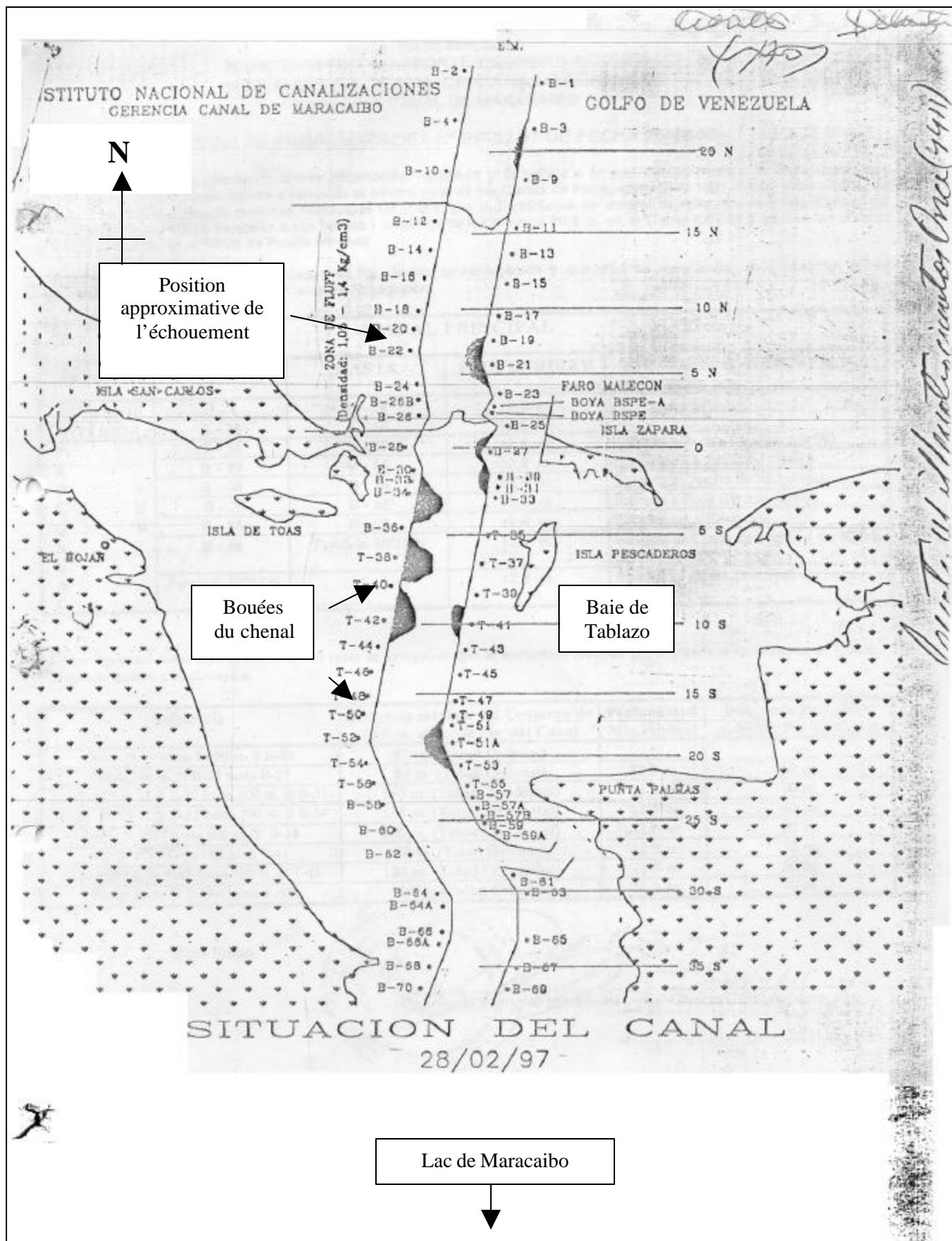
- Avis concernant les profondeurs et les restrictions en matière de tirant d'eau dans le chenal de navigation de Maracaibo
- Treize rapports d'enquête concernant la cause du sinistre
- Documents d'information comprenant un rapport sur l'état du chenal de navigation avant le sinistre (le « plan d'urgence »)
- Documents faisant état d'autres sinistres dus à un échouement dans le chenal de navigation

8.1.3 Dans son étude, l'Administrateur a été aidé par le Capitaine John Maxwell, LDM Consulting Ltd, ancien associé principal de Brookes Bell Jarrett Kirman, ancien capitaine au long cours ayant treize ans d'expérience de la navigation et 25 ans d'expérience des accidents maritimes. Il a également été aidé par M. M T Stevens, ancien associé principal de Holman Fenwick & Willan, cabinet d'avocats londonien, où il a eu à s'occuper d'accidents maritimes pendant une trentaine d'années; il s'agit dans ce cas aussi d'un capitaine au long cours ayant douze ans d'expérience de la navigation.

8.2 Le chenal de navigation du lac de Maracaibo

- 8.2.1 Le chenal de navigation du lac de Maracaibo comporte plusieurs sections qui toutes sauf une sont situées dans les eaux protégées du lac de Maracaibo ou de ses baies adjacentes. La dernière section, appelée la section extérieure, se trouve dans le golfe du Venezuela. Le *Nissos Amorgos* naviguait dans la section extérieure juste avant de s'échouer.
- 8.2.2 La section extérieure du chenal, de construction artificielle, a une longueur de 26,5 km, une largeur totale de 300 mètres, une profondeur naturelle minimum^{<4>} de 13,7 mètres et, à l'exception d'une légère courbe à l'extrémité sud, va du nord au sud presque en ligne droite.
- 8.2.3 Les informations sur les profondeurs moyennes du chenal sont publiées périodiquement dans un « Bulletin sur les fonds » publié par l'INC. Un bulletin publié le 28 février 1997 (date de l'échouement du *Nissos Amorgos*) signalait que la profondeur moyenne de la section extérieure du chenal était de 12,8 m (42 pieds). Il semble que les bulletins aient toujours signalé la même profondeur.
- 8.2.4 Le chenal est marqué par des bouées de navigation situées à 30 mètres hors des limites du chenal. Ces bouées sont numérotées depuis la bouée B1 à l'extrémité de la section extérieure située du côté de la mer jusqu'à la bouée B28 située à l'extrémité intérieure. On trouvera à la page suivante un plan schématique de la partie nord de la section du lac de Maracaibo et de la section extérieure du chenal.

<4> La profondeur du fond solide du chenal.



- 8.2.5 Entre l'extrémité nord, du côté de la mer, de la section extérieure du chenal de navigation et les bouées B23/B24, du côté du lac de Maracaibo, le fond du chenal est recouvert par des sédiments en suspension de densité variable constituant une couche de poudreuse (« fluff » en anglais). La profondeur de cette couche varie d'un endroit à l'autre et est occultée par le dragage. Ce « fluff » est particulièrement présent à l'extrémité sud de la section extérieure entre les bouées B25/B26 et B11/B12.
- 8.2.6 Les caractéristiques de cette couche de poudreuse sont telles que sa densité augmente au fur et à mesure qu'on s'enfonce. Lorsque cette poudreuse est d'une densité inférieure à 1,2 g par cm³, les experts considèrent qu'elle n'est pas dangereuse pour la navigation tout en reconnaissant qu'elle a un effet sur la vitesse et la manœuvrabilité. La hauteur d'eau dans le chenal indiquée dans le Bulletin des fonds est la hauteur mesurée à partir de la surface de la mer jusqu'au niveau à l'intérieur de la couche de poudreuse où l'on considère que l'on peut naviguer sans danger (la « limite inférieure de la poudreuse navigable »).
- 8.2.7 Les problèmes que pose le « fluff » dans le chenal de navigation de Maracaibo sont bien connus des usagers du chenal.

8. 3 Récapitulation des événements

- 8.3.1 Le soir du 28 février 1997, un pétrolier d'un port en lourd d'été de 89 426 tonnes, le *Nissos Amorgos*, a quitté Puerto Miranda sur le lac de Maracaibo. Le navire une fois chargé avait, au poste de chargement, un tirant d'eau de 11,89 mètres (39 pieds) à l'avant et à l'arrière.
- 8.3.2 Le capitaine du *Nissos Amorgos* qui connaissait très bien le chenal de Maracaibo, était aidé par un pilote qu'il connaissait de ses visites précédentes et considérait comme un homme expérimenté et compétent.
- 8.3.3 La traversée du lac de Maracaibo depuis le mouillage s'est faite sans problème. Mais, à 23 heures, alors qu'il se dirigeait vers le nord de la section extérieure du chenal, le navire a perdu de la vitesse et malgré le recours au gouvernail le contrôle a été perdu. À 23 h 15, le *Nissos Amorgos* s'est échoué en fin de trajectoire juste à l'extérieur de la limite ouest du chenal, au nord de la bouée de balisage du chenal n° B22. La trajectoire suivie par le navire à l'intérieur du chenal avant d'atteindre sa position finale d'échouement fait l'objet d'un litige entre le propriétaire/Gard Club et l'INC. Les conditions météorologiques au moment du sinistre étaient mauvaises, avec des vents d'est violents soufflant à environ 40 noeuds.
- 8.3.4 Au moment de l'échouement, la coque a été troué en six endroits après que le navire est passé sur un objet métallique non identifié. Quelque 3 600 tonnes de brut Bachaquero se sont échappées dans la mer par ces ouvertures. Une partie de la cargaison a alors été transférée des citerne endommagées vers d'autres compartiments pour stopper la fuite. Le *Nissos Amorgos* a été remis à flot le lendemain avec l'aide d'un remorqueur et a poursuivi sa route jusqu'à atteindre un mouillage sûr au large de Punta Cardon dans le golfe du Venezuela.
- 8.3.5 Les études du chenal après l'échouement ont révélé plusieurs anomalies magnétiques qui indiquaient la présence de gros objets métalliques, mais les recherches menées par des plongeurs et sous forme de ratissages ont permis de constater que ces objets étaient enterrés au-dessous du fond du chenal et que le lit de ce dernier ne présentait aucune obstruction.

8.3.6 Comme indiqué au paragraphe 2.1 ci-dessus, le Procureur général du Venezuela a engagé des poursuites au pénal contre le capitaine du *Nissos Amorgos*. Il a soutenu que le navire s'était échoué parce que le capitaine n'avait pas procédé aux manoeuvres nécessaires pour maintenir le navire dans le chenal. Dans les arguments qu'il a présentés devant le tribunal pénal, le capitaine a fait valoir que le mauvais entretien du chenal l'avait rendu dangereux et que c'était là la cause du sinistre. Dans son jugement du 3 mai 2000, le tribunal pénal a estimé que le chenal de Maracaibo était en parfait état et que le capitaine était responsable des dommages causés lors du sinistre. Le tribunal a également estimé que le capitaine était coupable du délit de pollution puisque, de l'avis du tribunal, il a quitté le port de chargement en sachant qu'il était difficile de naviguer dans le chenal et que les conditions météorologiques étaient mauvaises. Le tribunal a condamné le capitaine à un an et quatre mois de prison. Le capitaine a fait appel du jugement. Cet appel n'a pas encore été examiné.

8.4 Positions des parties en ce qui concerne la cause de l'échouement

8.4.1 Le capitaine et le propriétaire du *Nissos Amorgos* ont soutenu que:

- Il s'est produit une perte de vitesse et de contrôle alors que le navire se trouvait au centre de du chenal balisé par suite d'une profondeur insuffisante et c'est cette perte de contrôle qui a amené le navire à quitté le chenal.
- Le manque de hauteur d'eau était dû à un défaut de dragage du chenal.
- Le navire a peut-être navigué plus près du bord du chenal qu'il n'était prudent parce que les bouées de navigation n'étaient pas au bon endroit.

8.4.2 Le capitaine et le propriétaire du navire ont fait valoir que plusieurs navires s'étaient échoués dans le chenal en 1996 et 1997 et, plus particulièrement, que deux pétroliers s'étaient échoués dans la même partie du chenal peu après le *Nissos Amorgos*, à savoir l'*Olympic Sponsor* le 10 mars 1997, avec un tirant d'eau au poste de chargement de 11,58 mètres (38 pieds) et le *Corellis* le 10 avril 1997, avec un tirant d'eau au poste de chargement de 10,97 mètres (36 pieds).

8.4.3 L'INC, un organisme public relevant du Ministère des transports et des communications du Venezuela, chargé de l'entretien du chenal de Maracaibo, a soutenu ce qui suit:

- Les bouées du chenal étaient bien placées.
- La hauteur d'eau dans le chenal était suffisante.
- L'échouement a été dû à une navigation imprudente ou inappropriée. En particulier, le navire avançait trop lentement, n'a pas utilisé la carte maritime et n'a pas tenu suffisamment compte de la force du vent, des courants traversiers, de la marée et des vagues, autant d'éléments qui ont amené le navire à s'écartez de la section navigable du chenal et à s'échouer en dehors de ses limites.

8.4.4 L'INC a fait observer que le pétrolier *Teseo*, avec un tirant d'eau de 12,04 mètres (39,6 pieds), soit 0,15 mètres (six pouces) de plus que le *Nissos Amorgos*, avait descendu sans problème le chenal peu avant le passage du *Nissos Amorgos*.

8.4.5 L'INC a soutenu que l'objet métallique qui a endommagé le *Nissos Amorgos* se trouvait à l'extérieur de la section navigable du chenal.

8.4.6 Personne n'évoque un mauvais fonctionnement de l'équipement du navire pour expliquer qu'il se soit échoué.

8.5 Analyse du capitaine Maxwell

8.5.1 L'examen par le capitaine Maxwell des faits et des éléments d'appréciation peut se résumer comme suit:

- Les informations fournies au sujet de l'état du chenal, aussi bien par l'INC que par le propriétaire du navire, montrent que la profondeur du chenal de Maracaibo entre les bouées B23/B24 et B21/B22 était bien inférieure à la profondeur moyenne du chenal tel qu'annoncée par l'INC.
- Selon les rapports d'enquête disponibles, le fond du chenal était irrégulier et un navire avançant le long du chenal aurait rencontré par endroits des hauteurs d'eau indiquées sur la carte inférieures à la moyenne annoncée de 12,8 mètres (42 pieds) et peut-être de 11 mètres à peine (36 pieds et un pouce). Il semble également que le chenal ait été, d'une manière générale, moins profond sur les bords qu'au centre. Plusieurs des enquêtes effectuées l'ont été des mois après le sinistre et les résultats obtenus ne sont peut-être pas représentatifs de la situation à l'époque où le *Nissos Amorgos* s'est échoué, que ce soit parce qu'on avait procédé à un dragage dans l'intervalle ou que d'autres sédiments s'étaient déposés dans le chenal.
- Les inexactitudes potentielles dans le calcul de la profondeur jusqu'à la limite inférieure de la couche poudreuse navigable sont tels, cependant, qu'il est impossible d'être certain que les hauteurs d'eau relevées au cours des diverses enquêtes effectuées après le sinistre correspondaient bien à la profondeur navigable du chenal. Néanmoins, la profondeur entre les bouées B23/B24 et B21/B22 était telle que le *Nissos Amorgos* aurait pu naviguer à l'intérieur de la couche non-navigable de « fluff » présent à cet endroit.
- Naviguer dans cette couche non-navigable de poudreuse aurait pu avoir comme conséquence une perte de contrôle telle que celle décrite par les personnes se trouvant à bord du *Nissos Amorgos* laquelle aurait provoqué l'échouement hors du chenal. La raison pour laquelle le navire a quitté le chenal pourrait donc avoir été que l'INC n'avait pas entretenu la profondeur voulue dans le chenal.
- La négligence ou l'inattention de la part du capitaine ou du pilote du *Nissos Amorgos* aurait pu amener le navire à dériver vers le bord ouest du chenal sous l'effet du vent d'est violent qui soufflait au moment des faits et de la forte houle de travers, mais d'après les déclarations et les dépositions faites par l'équipage et le pilote du *Nissos Amorgos* cela n'a pas été le cas et le navire est resté sous contrôle au centre du chenal balisé jusqu'à ce qu'il se trouve entre les bouées B21/B22.
- Toutefois, ces déclarations et dépositions étaient à certains égards peu fiables dans la mesure où elles comportaient des incohérences apparentes au sujet de la vitesse du navire au moment des faits et faisaient état d'une utilisation du moteur qui, en l'occurrence, ne correspondait pas à ce que l'on aurait attendu de marins compétents.
- S'agissant de la vitesse du navire, dans une déposition faite le 5 mars 1997, le capitaine a déclaré que la vitesse à l'arrivée aux bouées B21/B22 se situait entre 9 et 10 noeuds. Le

lendemain, il a déclaré qu'il avait réduit sa vitesse à 6 ou 7 noeuds en passant le brise-lames au début de la section extérieure du chenal et environ un mille avant la position où il a déclaré avoir commencé à avoir des difficultés sous l'effet du vent et de la houle. Dans une déposition faite le 15 mars, il a déclaré que lorsqu'il a senti l'impact (c'est-à-dire aux bouées B21/B22) la vitesse était de 9 noeuds. Le premier lieutenant, quant à lui, a indiqué que la vitesse moyenne jusqu'aux bouées B23/B24 était de 9 noeuds mais avait baissé à 4 noeuds une fois passé ces bouées. Les positions indiquées sur la carte du navire montrent néanmoins que la vitesse était bien inférieure à 9 ou 10 noeuds avant que le *Nissos Amorgos* n'arrive aux bouées B23/B24 et était inférieure à 4,5 noeuds entre le moment où il est passé devant ces bouées et celui où le contrôle a été perdu dans la zone des bouées B21/B22.

- En ce qui concerne l'utilisation des moteurs, le cahier des ordres machine montre que lorsque le navire est entré dans la section extérieure du canal, son moteur était à sa vitesse de manœuvre maximum. Le premier changement dans la vitesse du moteur s'est produit quelque 14 minutes après que le contrôle du navire ait été perdu et juste avant que l'on ait estimé qu'il était solidement échoué. Dans la mesure où il existe deux moyens de contrôler la progression d'un navire, à savoir le gouvernail et le moteur, et que le premier s'était révélé sans effet, une réaction instinctive aurait consisté à modifier la vitesse du moteur, soit en l'augmentant soit en la diminuant. L'absence de toute référence à un ordre machine pendant la période où l'on perdait le contrôle du navire ne correspond pas bien aux événements décrits par le capitaine et le pilote.
- D'autre part, ceux-ci ont dû se rendre compte que pour garder le contrôle du navire il fallait conserver une vitesse raisonnable. Il est étrange qu'aucune tentative n'ait été faite pour augmenter la vitesse lorsqu'on a découvert que celle-ci baissait après l'entrée dans le chenal extérieur même si cette tentative devait se révéler inefficace, cela d'autant plus que le capitaine et le pilote, d'après ce qu'ils ont dit, ont estimé que la baisse de vitesse était due à l'effet du vent et des vagues. Même si le capitaine et le pilote ont pu penser qu'augmenter la vitesse du moteur n'aurait rien changé à une baisse de vitesse due au fait que le navire creusait la couche poudreuse, cela n'aurait pas été vrai si cette baisse de vitesse était due au mauvais temps.
- D'après les dépositions de l'équipage du dragueur *Catatumbo* qui suivait le *Nissos Amorgos* le long du chenal, le navire s'est échoué sur le bord ouest du chenal, au sud de la bouée B22, mais a réussi à poursuivre sa route sur une petite distance avant de s'arrêter finalement au nord de la bouée. Il y a là une contradiction flagrante avec l'affirmation du pilote et de l'équipage du *Nissos Amorgos* selon laquelle le navire se trouvait au centre du chenal lorsqu'il a atteint les bouées B21/B22 à 23 heures. D'autre part, une position relevée sur la carte de service à cette heure-là montre que le navire se trouvait du côté ouest du chenal.
- Aussi bien le propriétaire du navire que l'INC ont présenté des arguments fondés sur des situations vécues par d'autres navires empruntant le chenal. Même s'il est établi que les navires pouvaient franchir le chenal sans danger, il est évident qu'un navire ayant ou presque le tirant d'eau maximum prescrit par le capitaine du port de Maracaibo pouvait s'attendre à rencontrer des problèmes au moment de traverser la section extérieure du chenal de navigation. Il pouvait ne s'agir que d'une perte de vitesse due à la traversée de la couche poudreuse navigable, mais 14 navires ayant des tirants d'eau allant de 10,67 mètres (35 pieds) à 12,04 m (39 pieds six pouces) ont fait état de difficultés dans le chenal entre avril 1996 et août 1997. Dans la mesure où il semblait peu probable que les navires aient tous rencontré des difficultés pour ne pas avoir navigué correctement, il en ressortait qu'un navire correctement dirigé le long du chenal pouvait bien perdre le contrôle sans que ce soit de sa faute. Au

demeurant, même si la hauteur d'eau dans la zone concernée était telle qu'une perte de contrôle aurait pu se produire, cela n'était pas inévitable, comme l'a démontré le navire *Teseo* au fort tirant d'eau et la plupart des autres navires qui avaient franchi le chenal en toute sécurité. Le fait que la profondeur semble avoir été telle qu'un navire empruntant le chenal aurait pu rencontrer les problèmes que le *Nissos Amorgos* est censé avoir rencontrés ne signifie donc pas que l'état du chenal était en l'espèce la cause de l'échouement.

8.5.2 Sur la base de son examen des informations disponibles, le capitaine Maxwell parvient aux conclusions suivantes:

- Les informations disponibles sur les hauteurs d'eau dans le chenal, même si elles ne sont pas tout à fait claires, montrent, lorsqu'on les associe aux difficultés rencontrées par d'autres navires empruntant le chenal, que l'échouement du *Nissos Amorgos* aurait pu être provoqué par l'absence d'une hauteur d'eau permettant une navigation sûre dans le chenal par suite de l'accumulation de « fluff ».
- L'autre possibilité est qu'avant d'atteindre les bouées B21/B22 on a laissé le navire dériver du côté ouest du chenal sous l'effet des vents violents et de la forte mer ce qui l'a amené au contact des hauts fonds et à une perte de contrôle sur le bord ouest du chenal ou à proximité. Ni le pilote ni l'équipage du *Nissos Amorgos* n'ayant signalé aucune difficulté pour contrôler la route du navire avant d'atteindre les bouées B21/B22, on aurait sans doute pu contrecarrer cette dérive vers l'ouest.
- Selon les déclarations et les dépositions du pilote et de l'équipage, le navire est resté sous contrôle au centre du chenal jusqu'au moment où il s'est trouvé entre le les bouées B21/B22 ce qui va dans le sens de la conclusion selon laquelle la cause de l'échouement était due à une profondeur navigable insuffisante dans le chenal. Mais les déclarations et les dépositions de l'équipage et du pilote du *Nissos Amorgos* sont contredites par le témoignage de l'équipage du dragueur qui suivait le *Nissos Amorgos* dans le chenal, lequel témoignage, s'il est vérifique, signifie que le *Nissos Amorgos* ne pouvait pas s'être trouvé dans la position où le capitaine et le pilote prétendaient qu'il était lorsque le contrôle a été perdu. En outre, comme indiqué plus haut, plusieurs éléments du témoignage du pilote et de l'équipage du *Nissos Amorgos* ne sont pas convaincants.

8.5.3 En conclusion, le capitaine Maxwell a déclaré que, compte tenu de ce qui précède, et sachant qu'un navire ayant un tirant d'eau plus fort avait descendu le chenal sans difficulté peu avant le *Nissos Amorgos*, il ne pouvait pas affirmer sur la base des éléments d'appréciation disponibles que l'échouement était dû, en totalité ou en partie, à l'état du chenal de navigation.

8.6 Analyse de M. Stevens

- 8.6.1 M. Stevens a déclaré qu'il n'y avait guère de doute que l'INC et le capitaine du port avaient devant tous les usagers du chenal de Maracaibo, y compris le *Nissos Amorgos*, la responsabilité solidaire de veiller à ce que cette voie d'eau puisse être empruntée sans risque.
- 8.6.2 S'agissant de l'état du chenal, M. Stevens a déclaré que selon les éléments d'appréciation disponibles, il n'y avait guère de doute que non seulement la profondeur du chenal était bien inférieure à 12,8 m (par endroits à 11 m) sur de grandes parties de son tracé entre les bouées B23/B24 et les bouées B21/B22 mais, ce qui rendait la situation encore plus difficile pour ceux qui essayaient de l'emprunter, la partie la plus profonde ne se trouvait pas nécessairement au

milieu du chenal et ne suivait pas une ligne droite. De ce fait, un navire cherchant à maintenir une position au centre du chenal, ne pouvait, à son avis, éviter les hauts fonds.

- 8.6.3 M. Stevens a fait observer qu'il ressortait à l'évidence des pièces disponibles (les rapports établis par les pilotes et les capitaines de navires au cours de 1996) que l'INC connaissait bien les défauts que présentait le chenal malgré son programme de dragage et qu'en octobre 1996 un plan d'urgence a été arrêté par l'INC pour faire face à ce qui était considéré comme « le grave problème que posaient les chenaux de navigation ». Il était prévu dans ce plan d'urgence que la non-application de ce plan aboutirait probablement à un « risque accru d'accident ». M. Stephens a relevé que le plan n'a pas pour autant été exécuté.
- 8.6.4 En se fondant sur ces éléments d'appréciation, M. Stevens a conclu qu'un tribunal ne saurait que constater la faute de l'INC pour ne pas avoir pris des mesures raisonnables consistant à maintenir une profondeur minimum de 12,8 m, comme annoncé dans le « bulletin des fonds » communiqué aux navires passant par le port.
- 8.6.5 M. Stevens a d'autre part conclu qu'il était probable qu'un tribunal estimerait que le capitaine du port était en faute parce que bien que conscient des graves limitations du chenal, il avait, par inadvertance ou pour une autre raison, émis une circulaire sur le contrôle des tirants d'eau trompeuse ou au mieux feint d'ignorer que ses circulaires sur les tirants d'eau étaient mal interprétées, une attitude qui faisait courir le risque aux navires de s'échouer dans la zone critique.
- 8.6.6 M. Stevens a ensuite étudié la question de savoir si la négligence de l'INC et du capitaine du port a provoqué l'échouement du *Nissos Amorgos*. On peut résumer son analyse comme suit:
- Les éléments d'appréciation concernant la navigation du *Nissos Amorgos* proviennent des témoins se trouvant sur le navire, essentiellement son capitaine et le pilote, et également du journal de passerelle, du cahier des ordres machine et de la carte. L'enregistreur de la route du navire n'était pas en fonctionnement à l'époque des faits de sorte que l'on n'a pu procéder à aucune analyse des changements de direction du navire. En dehors du relevé de l'heure de passage des bouées 25/26 et 23/24 et de deux positions marquées sur la carte après l'échouement du navire, il n'a été procédé sur le moment à aucun relevé des positions exactes du navire dans le chenal tout au long du passage du navire. Il incombe au tribunal de déterminer, sur la base des éléments d'appréciation disponibles, si les personnes gouvernant le navire ont amené ce dernier, par manque d'une compétence normale, à s'échouer sur le bord occidental du chenal ou bien si le navire s'est échoué parce qu'il avait rencontré un haut fond dans le chenal ce qui lui a fait perdre le contrôle et qu'il avait été détourné du chenal par les vents violents d'est qui soufflaient à ce moment-là.
 - Les éléments d'appréciation concernant la navigation du *Nissos Amorgos* et certaines incohérences apparentes relevées ont été résumées avec précision dans le rapport du capitaine Maxwell. Malgré des divergences manifestes au sujet de la vitesse et de la position du navire dans le chenal, la conclusion du capitaine Maxwell ne s'en trouvait pas contredite.
 - En ce qui concerne les chiffres relatifs à la vitesse, il ressortait tout à fait clairement que le navire n'avait pas la vitesse fond déclarée par le capitaine mais il était beaucoup plus probable que les différences relevées tenaient au fait que ce que le capitaine avançait était des estimations. En tout état de cause, la vitesse moyenne entre la bouée B26 et la bouée B24, calculée par le capitaine Maxwell à 6,93 nœuds, ne pouvait être compatible avec une vitesse d'environ 9 nœuds à la bouée B26 et environ 5 nœuds à la bouée B24. Entre les bouées B24 et B22 la moyenne pouvait représenter environ 5 nœuds à la bouée B24 avant de tomber à moins

de 3 nœuds à la bouée B22 (d'après ce qui ressort de la carte du navire, celui-ci s'était échoué avant d'atteindre la bouée B22 - voir ci-dessous). Il n'a jamais été question de problèmes dont le moteur du navire aurait souffert mais, comme indiqué par le capitaine Maxwell, il est à noter que les témoins n'ont rien dit d'une quelconque tentative pour prendre de la vitesse en passant au plein régime de mer lorsqu'ils ont senti que la vitesse baissait.

- Il semble que la position marquée sur la carte du navire juste au sud de la bouée B22 indiquait très clairement que c'est là que le navire s'était échoué. Si c'est le cas, cela contredit les dires du capitaine qui soutient que le *Nissos Amorgos* a heurté des hauts fonds lorsqu'il se trouvait entre les bouées mais cela va entièrement dans le sens de ce qu'affirmait le pilote à savoir que le navire rencontrait des « problèmes (qui n'ont pas été expliqués en détail) quelque 10 à 15 minutes avant d'atteindre la bouée B22 et s'était échoué sur le bord ouest du chenal (et non pas « sur la rive ouest » selon la description donnée par les personnes se trouvant sur le dragueur à une certaine distance). La position 2315 montrait que le navire était alors en mesure, avec le moteur encore à plein régime, de dépasser la bouée 22 jusqu'à sortir finalement du chenal plus au nord. La position précédente, au sud de la bouée 22, confirmait que le navire se trouvait plus à l'est c'est-à-dire au centre du chenal avant d'atteindre cette position, de perdre le contrôle dans la partie la moins profonde du chenal et d'être poussé vers le bord occidental du chenal par le vent d'est.
- Il y avait suffisamment de preuves pour gagner une procédure contre les autorités portuaires (l'INC et le capitaine du port) mais il n'y avait pas de preuves documentaires irréfutables (indépendamment des déclarations des témoins) plus convaincantes que la constatation faite plus haut (à savoir que si le navire s'est d'abord échoué près du centre du chenal, un peu à l'ouest, alors qu'il se trouvait juste au sud des bouées 21/22, dans ce cas, étant donné que le vent soufflait de l'est, il était probable que le navire se trouvait auparavant au centre ou dans la partie orientale du chenal) ce qui montrait de façon concluante que le *Nissos Amorgos* avait gardé son cap au milieu du chenal jusqu'à ce qu'il perde le contrôle sur des hauts fonds. En pareil cas - celui d'un navire naviguant dans un chenal – il serait étonnant qu'il existe des preuves de ce genre.
- Un tribunal mettrait dans la balance toutes les preuves, non seulement celles provenant des témoins à bord du navire mais aussi celles concernant la profondeur effective du chenal, le nombre de navires qui avaient franchi sans problème ce chenal et la fréquence des rapports faisant état d'un échouement. Les témoignages étaient entièrement cohérents avec les effets classiques d'un contact avec le fond - forte baisse vitesse et perte de contrôle. Si l'on ajoute à cela les informations montrant que la profondeur du chenal était tombée à 11 mètres sur la plus grande partie du chenal entre les bouées B24 et B22 et les fréquents rapports de navires signalant avoir touché le fond dans cette zone, on en arrive manifestement à la conclusion qu'un tribunal estimerait, selon l'hypothèse la plus vraisemblable, que l'échouement du navire était une conséquence directe de l'état du chenal.
- L'INC soutiendrait que le pilote et le capitaine avaient fait preuve de négligence en permettant au navire d'errer, sous le seul effet du «fluff navigable » et du vent d'est, jusqu'au bord occidental du chenal. Cela n'était guère probable étant donné que les deux officiers de marine étaient très expérimentés, qu'ils étaient tout à fait conscients que le navire entrait dans la partie la plus dangereuse de la traversée et que la visibilité était excellente de sorte que l'observation du balisage du chenal aurait rapidement fait apparaître que le navire s'était écarté du centre du chenal. Ce serait une coïncidence étonnante que les pilotes et les capitaines du *Nissos Amorgos*, de l'*Olympic Sponsor* et du *Corelli* qui s'étaient échoués dans cette zone dans un intervalle de six semaines, soient tous coupables de navigation négligente.

- L'INC a apparemment accordé beaucoup d'importance au fait que le navire *Teseo* avait réussi à franchir le chenal peu avant que le *Nissos Amorgos* n'essaie de passer. Mais étant donné les caprices du chenal, aussi bien pour ce qui est de sa profondeur que de la position et du tracé de sa partie la plus profonde, un tribunal ne trouverait pas que ce fait établit de manière convaincante que le *Nissos Amorgos* avait toutes les possibilités de franchir le chenal pour autant que ceux qui le pilotait avaient des compétences normales en matière de navigation. Rien ne prouvait que le *Teseo* était resté au centre du chenal. D'autre part, l'INC a reconnu que dans la pratique, on se servait du passage de gros navires pour dégager le chenal c'est-à-dire remuer le fond. Si l'on s'en tient à la logique de cet argument relatif au *Teseo*, au cas où quatre de dix navires traversant le chenal arrivaient à passer, les six autres seraient tous coupables de navigation négligente.
- Indépendamment du fait que de toute évidence s'il n'y avait pas assez d'eau dans le chenal, les navires perdraient le contrôle et du coup sortiraient probablement du chenal, l'INC avait diffusé un mémorandum dans ce sens en octobre 1996 et avait manifestement prévu le problème.
- L'INC savait également qu'un bras de dragueur avait été perdu à proximité de la bouée B22 de sorte qu'il devait savoir qu'un navire risquait d'entrer en collision avec lui.

8.6.7 Les conclusions de M. Stevens sont les suivantes:

- Les preuves sont suffisantes pour établir que l'échouement est dû à la négligence de l'INC et/ou du capitaine du port et que de ce fait, le Fonds de 1971 devrait procéder au recouvrement dans le cadre d'une action récursoire contre ces parties pour les raisons suivantes:
 - Selon l'hypothèse la plus vraisemblable, compte tenu de toutes les preuves avancées, le *Nissos Amorgos* s'est échoué parce qu'il a perdu le contrôle après avoir heurté des hauts fonds alors qu'il naviguait dans le chenal.
 - L'INC n'a pas entretenu une profondeur minimum de 12,8 m dans le chenal en le draguant.
 - L'INC savait (de par ses propres enquêtes et de par les rapports de nombreux navires) que la profondeur n'était pas de 12,8 m mais n'a pas mis les navigateurs en garde.
 - L'INC était tout à fait conscient que faute de draguer le chenal jusqu'à la profondeur annoncée, il faisait courir aux navires le risque d'entrer en collision ou de sortir du chenal et de provoquer une pollution par les hydrocarbures - mais n'en a pas pour autant procédé au dragage requis.
 - Le capitaine du port, connaissant les limitations du chenal, a établi des restrictions en matière de tirant d'eau qui n'étaient pas réalistes et étaient dangereuses.

8.7 Point de vue de l'Administrateur

8.7.1 En cas d'action récursoire engagée par le Fonds de 1971 contre l'INC, le Fonds devrait prouver que ce sont les défauts du chenal qui ont causé ou contribué à causer l'échouement du *Nissos*

Amorgos et non pas une négligence de la part du capitaine, du pilote ou de l'équipage. Il semble que le tribunal décidera si, selon l'hypothèse la plus vraisemblable, le Fonds s'est acquitté du fardeau de la preuve.

- 8.7.2 De l'avis de l'Administrateur, il est manifeste que l'INC avait connaissance des problèmes que posait le chenal. Des plans d'urgence avaient été établis en octobre 1996 pour résoudre les graves problèmes liés au chenal mais ce plan n'avait pas été mis en oeuvre avant l'échouement du *Nissos Amorgos*. Les bulletins publiés par l'INC semblent avoir indiqué une profondeur moyenne qui garantissait la sécurité de la navigation. Un certain nombre de navires dont certains avaient un tirant d'eau égal ou légèrement supérieur à celui du *Nissos Amorgos* ont eu du mal à traverser la section extérieure du chenal. L'Administrateur estime comme M. Stevens qu'il incombaît à l'INC d'entretenir un chenal assurant la sécurité de la navigation et qu'à certains égards cet organisme ne s'était pas acquitté de cette responsabilité.
- 8.7.3 Comme indiqué plus haut, de l'avis de l'Administrateur, le Fonds de 1971 devrait établir non seulement que le chenal présentait des défauts mais également que ces défauts ont causé ou contribué à causer l'échouement du *Nissos Amorgos*. Sur ce point, le capitaine Maxwell et M. Stevens reconnaissent l'un et l'autre qu'on ne dispose pas de preuves concluantes quant à la cause du sinistre. Cela dit, tandis que le capitaine Maxwell conclut que les éléments d'appréciation disponibles ne démontrent pas que l'échouement était dû, que ce soit en totalité ou en partie, à l'état du chenal, M. Stevens estime lui que, selon l'hypothèse la plus vraisemblable, compte tenu de tous les éléments d'appréciation disponibles, le navire s'était échoué parce qu'il avait perdu le contrôle après être arrivé sur des hauts fonds en naviguant dans le chenal.
- 8.7.4 De l'avis de l'Administrateur, il existe des faits qui appuient l'un ou l'autre point de vue. Il était bien connu que de graves problèmes de sécurité de navigation se posaient dans le chenal. Un certain nombre de navires avaient rencontré de graves difficultés. Le capitaine et le pilote à bord du *Nissos Amorgos* étaient des hommes très expérimentés qui connaissaient bien le chenal. Par ailleurs, d'autres navires ayant le même tirant d'eau ou un tirant d'eau légèrement supérieur à celui du *Nissos Amorgos* avaient franchi sans incident le chenal et l'un d'entre eux l'a fait quelques minutes à peine avant le *Nissos Amorgos*. Diverses déclarations et dépositions faites par le capitaine, le premier lieutenant et le pilote semblent se contredire, notamment lorsqu'on les compare à la déclaration du capitaine du dragueur qui a vu le *Nissos Amorgos* s'échouer.
- 8.7.5 Il y a également lieu de noter que, comme signalé plus haut, le tribunal pénal de Cabimas avait estimé que le capitaine du *Nissos Amorgos* avait la responsabilité du sinistre. Selon les avocats vénézuéliens du Fonds de 1971, les conclusions d'un tribunal pénal ont un poids considérable dans une affaire civile portant sur les mêmes événements. Toutefois, comme indiqué plus haut, le capitaine a fait appel du jugement.
- 8.7.6 Dix jours après l'échouement du *Nissos Amorgos*, le pétrolier en charge *Olympic Sponsor* (dont le tirant d'eau était légèrement inférieur à celui du *Nissos Amorgos*) s'était échoué au même endroit. Le sinistre a fait l'objet d'un arbitrage à New York entre le propriétaire de l'*Olympic Sponsor* et son affréteur. Bien que cet arbitrage ait porté essentiellement sur la question de savoir si l'affréteur avait respecté l'obligation qui lui incombaît de désigner un port sûr, la sentence arbitrale s'applique néanmoins tout à fait à l'affaire du *Nissos Amorgos*. Dans la procédure d'arbitrage, le propriétaire du navire a soutenu que l'échouement était dû à la hauteur d'eau insuffisante dans le chenal. Il semble que les arbitres aient disposé d'éléments d'appréciation abondants au sujet de l'état du chenal. En novembre 2001, ils ont estimé que la seule cause directe de l'échouement était l'erreur de navigation commise par le capitaine et le pilote qui n'avaient pas suffisamment tenu compte du vent, de l'état de la mer, des courants et de la marée au moment des faits.

8.7.7 Pour conclure, l'Administrateur a tenu compte plus particulièrement des principaux facteurs suivants:

- a) certains faits militent en faveur d'une explication du sinistre fondée sur les défauts du chenal et d'autres faits confortent l'opinion selon laquelle l'échouement a été dû à une négligence de la part du navire;
- b) il incombera au Fonds de 1971 d'assumer le fardeau de la preuve et d'établir que ce sont les défauts du chenal qui ont causé ou contribué à causer le sinistre;
- c) il existe toujours un élément de risque dans toute procédure et en l'occurrence les éléments d'appréciation contradictoires signalés plus haut font qu'il est difficile de prévoir l'issue;
- d) un cas très proche a été examiné dans le cadre d'un arbitrage à New York et les arbitres ont conclu que l'échouement était uniquement dû à une erreur de navigation;
- e) un tribunal pénal vénézuélien a imputé au capitaine du *Nissos Amorgos* la responsabilité du sinistre même si ce jugement fait l'objet d'un appel.

8.7.8 Ayant pris en considération toutes les informations disponibles et plus particulièrement les facteurs énoncés au paragraphe 8.7.7, l'Administrateur estime tout bien pesé qu'il est peu probable qu'une action récursoire engagée par le Fonds de 1971 contre l'INC aboutisse. Il propose donc que le Fonds ne s'engage pas dans cette voie.

9 Mesures que le Conseil d'administration est invité à prendre

Le Conseil d'administration est invité à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document;
 - b) décider si d'autres mesures pourraient être prises pour parvenir à une solution globale de toutes les questions restées en suspens;
 - c) décider si le Fonds de 1971 doit engager une action récursoire contre l'INC.
-