



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

COMITE EXECUTIF
46ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.46/2/2
6 décembre 1995

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

SINISTRE DU BRAER

Note des propriétaires
et de l'Assuranceforeningen Skuld

1 Introduction

1.1 La présente note est soumise conjointement par les propriétaires du *Braer* et par l'Assuranceforeningen Skuld, qui est le Club P & I en cause. Elle expose leur position sur le point de savoir si les propriétaires du navire sont en droit de limiter leur responsabilité pour les dommages par pollution causés par le sinistre.

1.2 Le Club se félicite de l'occasion qui lui est offerte de soumettre le présent document qui, il l'espère, contribuera à fournir au Comité exécutif une réponse du Club et des propriétaires aux opinions formulées dans le document FUND/EXC.46/2.^{<1>}

1.3 Malheureusement, le Club regrette de devoir marquer son vif désaccord avec les avis techniques sur lesquels le Secrétariat a fondé son évaluation actuelle. Ces avis contredisent sérieusement les résultats des enquêtes très approfondies que l'Etat du pavillon et l'Etat côtier intéressés ont effectuées à propos de ce sinistre. Les experts du Fonds n'ont pas évoqué ces différences, ni expliqué les raisons qui les motivaient.

1.4 Le présent document a été établi en consultation avec les experts techniques et juridiques qui conseillent le Club et les propriétaires. Le droit écossais et le droit anglais sont, dans ce domaine, très similaires et des avis ont été obtenus non seulement auprès d'avocats en Ecosse, mais aussi de spécialistes londoniens du droit maritime possédant une vaste expérience des enquêtes sur les accidents de navigation.^{<2>} Ces juristes ainsi que les experts techniques qui conseillent le Club et les propriétaires sont arrivés aux

<1> Toute mention du Club ou des propriétaires qui figure dans le présent document vise dans chaque cas ces deux parties, à moins que le contexte ne laisse entendre le contraire.

<2> Ces mêmes juristes ont rendu le même genre de service aux propriétaires et aux Clubs P & I en cause dans les affaires du *Haven* et de l'*Aegean Sea*.

Shetland quelques heures après l'accident pour commencer leur investigation. Ils ont étroitement participé aux entretiens auxquels le capitaine et l'équipage ont été soumis et aux enquêtes officielles qui ont eu lieu.

2 Les causes de l'échouement - résumé

Les causes de l'échouement d'après le Club et les propriétaires

2.1 De l'avis du Club, les causes de l'échouement ont été pleinement et correctement exposées dans les constatations détaillées faites dans les enquêtes officielles, c'est-à-dire dans le Rapport de la Marine Accident Investigation Branch (MAIB), service d'enquêtes sur les accidents maritimes du Ministère des transports du Royaume-Uni, et dans le Rapport d'enquête du Commissaire aux affaires maritimes de la République du Libéria.

2.2 La cause "immédiate" de l'échouement, telle qu'elle est indiquée dans ces rapports a été la contamination du circuit d'alimentation en huile diesel du navire qui a entraîné une perte de puissance pour l'appareil de propulsion principale et pour la chambre des machines. Les autres causes qui ont contribué à l'accident sont identifiées dans l'énoncé intégral des constatations des enquêtes et ont principalement trait aux manquements du capitaine et des membres de l'équipage qui ont ni empêché l'eau de mer de pénétrer dans le navire, ni découvert plus tôt la contamination.

2.3 Les constatations des enquêtes officielles ne tendent nullement à indiquer que des facteurs mettant en cause la responsabilité personnelle des propriétaires ou de toute personne qui pourrait être considérée comme des *alter ego* des propriétaires aient causé (ou auraient pu causer) le sinistre ou y avoir contribué.

2.4 Sur la base de ces constatations, il est absolument impossible de soutenir que le sinistre a résulté, de quelque façon que ce soit, d'une faute personnelle du propriétaire.

Les causes de l'échouement d'après les experts du Fonds.

2.5 Les causes de l'échouement, telles qu'elles sont envisagées par les experts du Fonds, sont exposées aux paragraphes 4.17 et 4.18 du document FUND/EXC.46/2. Il n'y a pas de désaccord quant à la cause immédiate qu'ils identifient, à savoir la contamination de l'huile diesel. Il n'y a pas non plus de désaccord notable sur le fait que la contamination aurait peut-être pu être évitée si le capitaine avait envisagé plus sérieusement la possibilité de mettre à la cape.^{<3>}

2.6 Dans le reste des paragraphes 4.17 et 4.18, les experts du Fonds rejettent la faute de l'échouement sur les propriétaires car ils estiment que -

- i) le navire n'était pas en état de naviguer; et
- ii) la décision du capitaine de ne pas mettre à la cape avait "peut-être été influencée" par l'état du navire.

2.7 Le Club et les propriétaires s'élèvent vivement contre ces deux déclarations qui sont incompatibles avec les conclusions des enquêtes officielles et qui ne sont appuyées par aucune preuve. La réponse du Club à ces allégations est exposée de manière plus détaillée au paragraphe 7 ci-dessous.

3 Rappel de certains faits

3.1 Le suivi approprié de ce sinistre appelait une étroite coopération entre le Club et le FIPOL. Un bureau conjoint des demandes d'indemnisation a été ouvert à Lerwick (Shetland) quelques jours après l'échouement.

^{<3>}

Certes, il n'est pas garanti qu'il aurait été possible de réassujettir ou de jeter par dessus bord ces lourds tuyaux, le MAIB reconnaissant au paragraphe 13.5 de son rapport combien cette opération aurait été difficile.

3.2 Il s'est très vite avéré que le montant global des demandes recevables dépasserait de beaucoup le montant de tout fonds de limitation constitué en vertu de la Convention CLC. On a donc très tôt envisagé la possibilité d'établir ce fonds auprès d'un tribunal en Ecosse. Toutefois, avec l'appui du Fonds, on a estimé que l'ouverture de la procédure en limitation à ce stade risquerait de donner une impression fâcheuse aux demandeurs et peut-être d'aggraver l'ampleur des demandes.

3.3 Dans un certain nombre de cas, il s'est avéré impérieux de verser d'urgence des avances aux demandeurs qui auraient, sinon, subi imminemment de graves difficultés financières. Le Club a fourni les fonds requis pour ces paiements rapides qui ont été effectués par l'intermédiaire du Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Le FIPOL ne disposait pas de fonds à si bref délai pour faire de tels paiements.

3.4 Le Club a jugé absolument approprié de coopérer aussi pleinement que possible avec le Fonds lors de l'examen de la question de la limitation. Après avoir appris que le Fonds avait pressenti les autorités libériennes pour obtenir des copies des documents de base, le Club et les propriétaires ont offert et donné au Fonds tous les documents pertinents qu'ils avaient en leur possession. La majeure partie de ces documents ont été communiqués au Fonds en décembre 1994 (et complétés en août 1995 par quelques autres documents qui sont sans rapport avec les questions considérées ici). Ces renseignements ont été fournis étant entendu que, au cas pourtant bien improbable où les conseillers du Fonds auraient des inquiétudes quant au droit de limitation, ils feraient part de ces inquiétudes au Club qui aurait ainsi l'occasion de leur fournir toute l'assistance voulue.

3.5 Sur la base des rapports officiels d'enquête et de leurs propres investigations, le Club et les propriétaires ont considéré comme très peu probable que le droit de limitation suscite de sérieuses contestations. C'est donc avec préoccupation et surprise qu'ils ont appris du Fonds, à la mi-octobre 1995, que ce dernier avait reçu des avis techniques et juridiques allant dans le sens indiqué dans le document FUND/EXC.46/2. Ils se félicitent d'avoir eu l'occasion de discuter de ces avis "sans préjuger" de leur position, mais ils regrettent beaucoup que, compte tenu du temps disponible, il n'ait pas été possible de parvenir à un consensus.

4 Cadre juridique

4.1 D'après l'avis juridique obtenu par le Club, il n'y a, aux fins présentes, pas de différence matérielle sur la question de la limitation de la responsabilité entre le droit écossais et le droit anglais, que de nombreux représentants connaissent bien.

4.2 Le Club n'est pas entièrement d'accord avec la remarque selon laquelle "l'espoir qu'avaient formé les propriétaires et les assureurs de voir limiter la responsabilité dans la plupart des cas a été déçu"^{4>} Cela est peut être exact concernant l'issue des affaires renvoyées devant les tribunaux et il est évidemment vrai que des mesures ont été prises pour renforcer le droit de limitation. Toutefois, il n'en demeure pas moins que très rares sont les cas dans lesquels on a été normalement fondé à tenter de contester sérieusement le droit de limitation du propriétaire du navire.

Charge de la preuve

4.3 Il n'est pas établi que le propriétaire ait la charge de prouver qu'il n'a pas eu une conduite propre à entraîner la déchéance de son droit de limitation. L'on est fondé à avoir un avis contraire, et il faut se référer aux modalités de la Convention pour lever toute ambiguïté sur ce point. D'après un courant de pensée, le libellé des articles V.1 et V.2 de la Convention sur la responsabilité civile sous-entend que la charge de la preuve incombe à la partie qui souhaite contester le droit de limitation.

4.4 Toutefois, à des fins pratiques, il peut ne pas être nécessaire de discuter de la charge de la preuve en droit, compte tenu des éléments de preuve disponibles et des investigations qui ont déjà eu lieu. Le Club estime certainement que, lorsqu'une partie qui conteste le droit de limitation avance des arguments qui sont incompatibles avec les résultats des enquêtes officielles détaillées, c'est évidemment à cette partie que, à toutes fins pratiques, il incombe d'expliquer et de justifier ces différences. Ceci est particulièrement vrai

^{<4>} FUND/EXC.46/2, paragraphe 6.2 e).

lorsque cette partie n'a pas eu accès à toutes les preuves dont disposaient les autorités chargées de l'enquête et qu'elle n'a pas eu, par exemple, l'occasion d'interroger les témoins.

L'alter ego des propriétaires

4.5 Il n'y a pas de divergence sensible d'opinion sur ce point: les propriétaires reconnaissent que "la faute doit pouvoir être imputée au directeur/gérant nommé par le propriétaire ou la société de gestion."^{<5>} De toute évidence, toute faute commise dans l'exploitation du navire par des membres du personnel tels que le capitaine, ou le mécanicien superintendant qui se trouvaient à bord du navire à la date en question ne suffirait pas à cette fin.^{<6>}

Rapport de causalité

4.6 Il semble très probable qu'un désaccord se fasse jour sur la nature du lien de cause à effet requis entre une faute alléguée et la fuite ou le rejet d'hydrocarbures. Le propriétaire ne soutient pas que ce point dépende exclusivement de la cause "immédiate" du sinistre, à l'exclusion de tout autre cause qui y aurait contribué. Toutefois, il est bien établi que, aux fins de la limitation, la faute alléguée doit être une cause "notable" et non pas seulement une *cause sine qua non*^{<7>}.

4.7 Le Fonds a suivi une approche similaire s'agissant du lien de causalité requis pour la recevabilité des demandes. Le Septième Groupe de travail intersessions a estimé "qu'il ne faudrait pas admettre une demande d'indemnisation pour la seule raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures".^{<8>}

4.8 Le signe distinctif d'une *cause sine qua non* est qu'elle ne s'applique que dans un sens négatif limité, puisque c'est une cause sans laquelle ou en l'absence de laquelle le sinistre ne se serait pas produit. Les conclusions des avocats écossais du Fonds se fondent sur un avis technique qui se borne à identifier les causes alléguées en l'absence desquelles le sinistre aurait pu ne pas survenir.

5 Renseignements généraux concernant le navire et les propriétaires

5.1 Le Club tout comme les propriétaires appuient sans réserve toute démarche qui contribuerait à chasser les navires inférieurs aux normes des mers de la planète, mais le *Braer* n'était, à aucun égard, un tel navire. Ses gérants, tout comme le navire lui-même, étaient très bien considérés dans le secteur pétrolier. A la date du naufrage, il avait été contrôlé et pleinement approuvé par de grandes compagnies pétrolières dont Exxon, Shell, BP, Mobil, Total, Petrofina, Statoil et plusieurs autres.^{<9>}

5.2 Le navire était pleinement classé après du DNV. Au cours des douze mois qui ont précédé l'accident, il avait effectué des navettes régulières entre l'Europe du Nord et la côte Est des Etats-Unis et du Canada. De ce fait, il avait été inévitablement soumis à des inspections par l'Etat du port à quatre reprises pendant cette période, en Europe, au Canada et aux Etats-Unis. Ces inspections avaient donné des résultats satisfaisants. A la suite d'une inspection faite par l'Etat du pavillon à Sullom Voe en juin 1992, le navire avait à nouveau été inspecté au Canada par ses affréteurs Ultramar.

<5> FUND/EXC.46/2, paragraphe 6.2 d).

<6> Le mécanicien superintendant est décrit dans certains documents comme le "gérant du navire", description employée par B + H. Toutefois, il ne fait pas de doute qu'il appartenait aux effectifs techniques du propriétaire plutôt qu'aux effectifs de gestion et il est qualifié de "superintendant" dans le rapport du MAIB. A la date du sinistre, il se trouvait à bord du navire dans le cadre d'un voyage de familiarisation.

<7> Voir par exemple *The Dayspring* [1968] 2 Lloyd's Rep 204, et *The England* [1973] 1 Lloyd's Rep 373.

<8> Voir le rapport du Groupe de travail (FUND/WGR.7/21; FUND/A.17/23).

<9> Parmi les autres compagnies qui avaient jugé le navire acceptable, on peut mentionner Ultramar. BP France, Petro Canada, Fina, Lagoven, Maraven, Esso, Citgo, ainsi que divers autres négociants en pétrole.

6 Les enquêtes officielles

6.1 Une question importante soulevée par ce sinistre concerne l'importance à accorder aux constatations et conclusions des enquêtes officielles effectuées par l'Etat du pavillon et l'Etat côtier à la suite d'un sinistre.

6.2 Une enquête officielle n'a évidemment pas pour fonction de déterminer si un propriétaire de navire est ou non habilité à limiter sa responsabilité en droit. Toutefois, s'il y avait eu dans cette affaire des raisons qui puissent permettre à un tribunal de refuser une ordonnance de limitation, les faits qui auraient justifié une telle conclusion auraient naturellement été d'une importance capitale dans les enquêtes officielles. Les enquêteurs du MAIB avaient pour mandat d'étudier -

"les causes de la défaillance de la machine et les mesures prises à bord et à terre jusqu'au moment où le navire s'est échoué."^{<10>}

En conséquence, les enquêteurs n'étaient pas simplement chargés de déterminer "la cause immédiate" du sinistre; ils devaient aussi s'intéresser à toutes autres causes qui y auraient contribué, y compris l'attribution de la faute ou la responsabilité les concernant. Ils les ont indiquées dans leurs conclusions détaillées.

6.3 Le Club ne veut pas laisser entendre par là que le Fonds doit être strictement lié par les résultats des enquêtes officielles. Les divers Etats mènent pareilles enquêtes sur les accidents maritimes avec des degrés différents de connaissances techniques, d'expérience et de diligence. L'importance à accorder à leurs constatations peut aussi être parfois infléchie par de nouveaux éléments de preuve apparaissant seulement après la publication des rapports officiels.

6.4 Il y a simultanément de bonnes raisons de vouloir accorder, dans cette affaire le poids voulu, aux constatations faites dans les enquêtes officielles.

- i) Les autorités chargées de l'enquête ont toutes deux commencé leur travail sur les lieux du sinistre dès le lendemain ou le surlendemain de sa survenance.
- ii) Dans le cadre des enquêtes, le capitaine et l'équipage ont été interviewés pendant 10 jours. Les experts du Fonds n'étaient pas présents à ces entretiens et n'ont pas eu l'avantage de voir les témoins pertinents. Il est aussi très douteux que ces témoins prennent part aux poursuites en justice en Ecosse étant donné que, depuis, ils sont retournés chez eux aux Philippines ou ailleurs.
- iii) Les considérations mentionnées ci-dessus sont très importantes dans cette affaire puisque les dépositions des membres de l'équipage constituent les preuves primaires des événements pertinents qui sont survenues à bord du navire. Elles sont particulièrement vitales pour ce qui est des raisons qui ont poussé le capitaine à décider de ne pas mettre à la cape.
- iv) Il ne semble pas que les experts du Fonds aient eu accès à des preuves pertinentes dont on n'aurait pas disposé dans le cadre des enquêtes officielles.
- v) Les deux enquêtes officielles ont pris de longs mois et les rapports respectifs ont tous deux été publiés en janvier 1994. Le rapport du MAIB a 76 pages tandis que celui de la République du Libéria en compte 32. La qualité des rapports et les détails qu'ils donnent témoignent de la compétence et de la minutie avec lesquelles les deux enquêtes ont été menées.
- vi) Toutes les personnes qui ont participé aux enquêtes officielles savent aussi que les enquêteurs ont examiné divers aspects de la question qui, après un examen attentif, n'ont pas été jugés dignes de faire l'objet d'une discussion détaillée dans le rapport.

<10>

Voir la lettre de l'inspecteur en chef qui est reproduite au début du rapport.

- vii) Le Royaume-Uni a pris la tête des travaux entrepris en vue de voir s'il serait possible de resserrer la coopération entre les autorités nationales chargées des enquêtes et le FIPOL. Les administrations maritimes du Royaume-Uni et de la République du Libéria ont toutes deux une grande expérience des enquêtes sur les accidents maritimes. Les résultats de leurs enquêtes officielles sur cette affaire méritent donc le plus grand respect.

6.5 Les avis des experts du Fonds se fondent entièrement sur des points relevant pleinement du mandat des enquêtes officielles alors qu'ils ne peuvent être réconciliés avec les conclusions de ces enquêtes. Les experts n'ont pas fait attention aux divergences entre leurs constatations et celles des enquêtes officielles et ils n'ont pas donné d'explications à propos de ces divergences.

7 Questions techniques

L'avis de l'expert du Fonds selon lequel le navire n'était pas en état de naviguer

7.1 La conclusion de l'expert du Fonds selon laquelle le *Braer* n'était pas en état de naviguer lorsqu'il a quitté Mongstad va entièrement à l'encontre des constatations des enquêtes du MAIB et du Libéria et se fonde sur des suppositions et des hypothèses plutôt que sur des preuves. Le MAIB a consacré une section entière de son rapport^{<11>} à la question de l'état de navigabilité du navire et conclu qu'*aucun* élément ne tendait à prouver que ce dernier n'était pas apte à naviguer. Au paragraphe 18.12 des conclusions^{<12>}, le MAIB déclare que, lorsque le navire a pris la mer à Mongstad, "il était structurellement en bon état et ne présentait pas de défauts importants". Au paragraphe 18.16, il conclut que "aucun vice ne permet de penser qu'il y ait eu négligence ou défaut d'entretien".

7.2 L'expert du Fonds se concentre sur deux points à l'appui de son hypothèse selon laquelle le navire n'était pas en état de naviguer:

- a) la consommation d'huile diesel par le navire qui aurait été excessive et ne lui aurait pas permis d'atteindre Québec compte tenu de la quantité de diesel à bord au départ de Mongstad; et
- b) l'état de l'installation "de production de vapeur".

7.3 L'hypothèse de l'expert selon laquelle la consommation d'huile diesel par le navire aurait été excessive se fonde uniquement sur les chiffres de sa consommation alléguée^{<13>} lors du voyage sur lest effectué avant le chargement à Mongstad. Il chiffre à 89 MT la quantité d'huile diesel consommée pendant ce voyage, au lieu des 45.2 MT qui, selon lui, auraient dû être consommées et il suppose^{<14>} que cela pourrait s'expliquer par le fait que soit la machine principale, soit la chaudière en aurait consommée. Sans donner d'explication, il conclut que cette surconsommation est due à la chaudière. C'est ignorer les preuves qui lui avaient été communiquées selon lesquelles:

- a) lors du voyage sur lest, il y avait eu un problème avec la pompe à combustible alimentant le groupe N°4 du moteur principal (qui avait été complètement rectifié avant le départ de Mongstad où de nouvelles pièces avaient été prévues par le superintendant du navire), et
- b) l'installation de production de vapeur n'avait posée *aucun* problème notable pendant ce voyage sur lest.

<11> Section 6 du rapport, pages 30 à 34.

<12> Telles qu'elles figurent à l'annexe 1 du document FUND/EXC.46/2.

<13> Contrairement à ce que l'expert laisse entendre, il n'y a pas de preuve quant à la source des chiffres dont il se sert pour calculer la consommation d'huile diesel, étant donné que le journal de la machine a disparu avec le navire.

<14> Paragraphe 4.5.

7.4 La forte consommation d'huile diesel au cours du voyage sur lest à destination de Mongstad s'explique par le fait que le moteur principal avait marché à l'huile diesel (sur les instructions des anciens gérants, pendant environ 36 heures) en raison d'un problème de la pompe à injection alimentant le groupe No 4 du moteur principal en fuel-oil. Ce problème avait été correctement résolu à Mongstad et éliminé avant l'appareillage. Le navire n'avait donc plus une consommation excessive d'huile diesel au départ de Mongstad. Il n'était pas inapte à prendre la mer comme l'expert le laisse entendre et il n'y a aucune preuve que le capitaine ou l'un quelconque des membres de l'équipage était préoccupé par la consommation d'huile diesel du navire.

7.5 Pour ce qui est des allégations relatives à "l'installation de production de vapeur", le résumé présenté par l'expert à la section 4 donne à penser que le système était en proie à maints problèmes. Ceci est très loin d'être vrai. En bref, le système avait connu trois problèmes mineurs qui avaient tous été correctement résolus et dont aucun ne justifiait la prise de mesures autres que l'adoption d'une solution permanente lors de la prochaine mise hors service du navire pour les travaux d'entretien routiniers (laquelle devait intervenir après le déchargement de la cargaison à Québec).

7.6 Les trois problèmes étaient les suivants:

- a) un fort taux de chlorures avait été détecté dans l'eau de la chaudière lors du départ de Mongstad; les membres de l'équipage avaient pris les mesures palliatives appropriées et le MAIB a justement signalé dans son rapport que ce problème n'aurait pas empêché le navire d'appareiller de Mongstad (ce que confirme très fermement les avis techniques que le Club a reçus sur ce point),
- b) un problème mineur avait été posé par le système de contrôle de l'alimentation en eau de la chaudière (dont la rectification par le troisième mécanicien avait été décrite par le MAIB comme relevant "des paramètres des fonctions normales de veille ^{<15>}et
- c) un nettoyage de l'économiseur était prévu (ce qui, même d'après l'expert, ne justifiait pas, en soi, un arrêt du navire à Mongstad).

7.7 L'état de l'installation de production de vapeur ne rendait pas le navire inapte à prendre la mer et il n'y a aucune preuve qu'il était une source de préoccupation indue pour le capitaine où l'un quelconque des membres de l'équipage.

L'avis de l'expert selon lequel "l'état d'innavigabilité" du navire aurait pu éventuellement influencer sur la décision du capitaine de ne pas mettre à la cape

7.8 La décision du capitaine de ne pas mettre à la cape pour tenter de s'occuper des tuyaux a été étudiée de manière très approfondie au cours des 10 journées d'interview de l'équipage menées dans le cadre des deux enquêtes des gouvernements qui ont immédiatement suivi l'échouement. Les preuves sont claires: le capitaine avait décidé qu'il était trop dangereux pour ses hommes de s'aventurer sur le pont afin de s'occuper des tuyaux. Le navire enregistrait un dangereux roulis, des volumes d'eau considérables étaient embarqués sur le pont et les tuyaux qui roulaient étaient tellement lourds qu'ils auraient constitué une très réelle menace pour tout membre de l'équipage qui aurait bien voulu s'en approcher.

7.9 Quoiqu'il en soit de cette décision, qui a été appuyée et critiquée après coup, il s'agit d'une décision technique prise par le capitaine sans les conseils du personnel d'encadrement à terre des gérants ou des propriétaires du navire. (Ceci serait évidemment un élément essentiel si le Fonds devait invoquer cette décision pour contester le droit des propriétaires à limiter leur responsabilité)^{<16>}.

7.10 Les experts du Fonds supposent que cette décision aurait pu être influencée par la quantité insuffisante d'huile diesel, car l'on aurait donc pu hésiter à en utiliser pour mettre à la cape. Tout en

<15> Paragraphe 11.4 du rapport du MAIB (dont on trouve un écho au paragraphe 18.8 reproduit à l'annexe 1).

<16> Ceci a été reconnu au paragraphe 6.2 g) par les conseillers juridiques du Fonds.

reconnaissant que c'est là une supposition^{<17>}, ils n'en poussent pas moins le Fonds à contester le droit des propriétaires à limiter leur responsabilité bien qu'aucune preuve ne vienne appuyer leurs allégations.

7.11 La déclaration de l'expert^{<18>} selon laquelle les raisons données par le capitaine pour ne pas avoir mis à la cape parce qu'il craignait pour la sécurité de son équipage étaient "difficiles à accepter pour quiconque a quelques connaissances en matière de navigation" laisse penser que l'expert ne croit pas aux preuves données par le capitaine au MAIB (et qu'il s'estime donc fondé à supposer que d'autres facteurs possibles ont pu influencer la décision du capitaine). Toutefois, l'expert néglige les constatations du rapport du MAIB^{<19>} selon lesquelles "ni le capitaine, ni qui que ce soit d'autre à bord ne s'est rendu compte, à ce moment ou plus tard, du danger que les tuyaux ainsi désarrimés présentaient pour la sécurité des conduites d'aération des citernes à combustible". L'exactitude des constatations du MAIB sur ce point est confirmée par l'inaptitude du capitaine (ou de qui que ce soit d'autre à bord) à identifier la source de la contamination une fois qu'elle s'est produite. S'ils avaient en fait pu prévoir que les tuyaux détachés pourraient entraîner une infiltration d'eau, ils n'auraient pas eu, ultérieurement, de mal, à identifier la source de cette infiltration.

7.12 Le fait que le capitaine n'ait pas songé à la possibilité que les tuyaux désarrimés entraînent des dommages d'ampleur catastrophique explique parfaitement pourquoi il a décidé de ne pas risquer la vie de ses hommes en les envoyant sur le pont. Il n'est pas nécessaire de chercher ailleurs une autre explication hypothétique.

7.13 Quoi qu'il en soit, l'on peut démontrer que la supposition concernant d'éventuelles préoccupations suscitées par la consommation d'huile diesel est sans aucun fondement:

- a) la cause de la surconsommation d'huile diesel au cours du précédent voyage sur lest avait été complètement rectifiée avant l'appareillage (voir le paragraphe 7.6 ci-dessus);
- b) l'expert laisse entendre que 89 MT d'huile diesel avaient été consommées au cours du voyage sur lest et que cela était excessif mais que le navire allait quitter Mongstad avec 179 MT d'huile diesel, c'est-à-dire plus du *double* de la quantité consommée au cours du voyage sur lest;
- c) contrairement à l'opinion de l'expert, il y avait une vaste quantité (et une réserve) d'huile diesel à bord; et
- d) fait qui est le plus révélateur de tous, le capitaine et le chef mécanicien s'étaient montrés, à diverses reprises, prêts à faire tourner le moteur principal ou la chaudière à l'huile diesel chaque fois que des raisons techniques l'exigeaient.

8 Avis des conseillers juridiques écossais du Fonds

8.1 L'avis juridique donné par les juristes écossais du Fonds concernant le droit de limitation du propriétaire peut être subdivisé en deux parties:

- i) conclusions fondées sur l'avis des experts techniques du Fonds concernant la cause de l'échouement, tel qu'indiqué au paragraphe 4 du document FUND/EXC.46/2; et
 - ii) conclusions fondées sur d'autres théories élaborées par les avocats au paragraphe 6 du document.
- i) *Avis fondé sur les conclusions du paragraphe 4*

<17> Ce que les conseillers juridiques admettent également au paragraphe 6.2(h).

<18> Paragraphe 4.14.

<19> Paragraphe 18.6 du rapport MAIB.

8.2 D'après l'avis des experts techniques du Fonds, tel qu'il est consigné aux paragraphes 4.17 et 4.18, la décision du capitaine de mettre à la cape aurait "peut-être été influencée" par l'état du navire. Les avocats écossais insistent sur l'importance juridique de ce point comme suit:

" ... si l'installation n'avait pas été défectueuse, une précaution évidente aurait été de mettre à la cape et de permettre ainsi aux marins d'assujettir les tuyaux désarrimés. On peut manifestement se demander pourquoi rien n'a été fait pour s'occuper des tuyaux."^{<20>}

La validité de ces déclarations dépend beaucoup de la validité de l'avis technique sur lequel elles se fondent. Cet avis technique est contesté pour toutes les raisons énoncées au paragraphe 7 ci-dessus. La conclusion susmentionnée appelle en outre les observations suivantes:

- i) il n'est pas reconnu qu'une "précaution évidente" était de mettre à la cape. Le capitaine a jugé qu'il était trop dangereux d'envoyer l'équipage sur le pont. Ce jugement a été critiqué mais rien ne justifie la conclusion selon laquelle la mise à la cape aurait été la mesure "évidente" à prendre.
- ii) Rien ne justifie la supposition selon laquelle le capitaine aurait considéré cette mesure comme étant évidente "en l'absence de" la défectuosité présumée du navire.
- iii) Rien ne prouve que la mise à la cape aurait permis d'assujettir les tuyaux désarrimés. Dans son rapport, le MAIB déclare que

" ... le navire étant ballotté par une forte houle de bâbord, il était manifestement hors de question d'envoyer l'équipage pour essayer d'assujettir les tuyaux."^{<21>}

Même après la mise à la cape,

"Il aurait été extrêmement difficile de réassujettir les tuyaux suffisamment bien pour qu'ils puissent supporter une reprise du voyage dans ces conditions météorologiques..."^{<22>}

- iv) Il est certain qu'aucun élément ne vient justifier la déclaration selon laquelle:

" ... on peut se demander pourquoi rien n'a été fait pour s'occuper des tuyaux."

Les enquêtes officielles ont abouti à des constatations très spécifiques quant aux raisons pour lesquelles rien n'avait été fait: le capitaine n'avait en effet pas compris l'étendue du danger que les tuyaux désarrimés qui roulaient sur le pont présentaient pour son navire.^{<23>}

(ii) *Conclusions fondées sur d'autres théories*

8.3 Les avocats écossais du Fonds ont déclaré que -

"c'est à cause de la baisse de pression de la vapeur et du refroidissement consécutif du fuel oil qu'on a décidé d'alimenter la machine principale en diesel... S'il avait été inutile de passer au diesel à ce stade, les experts techniques pensent que l'échouement ne se serait pas produit."^{<24>}

<20> FUND/EXC.46/2, paragraphe 6.2(h).

<21> Rapport du MAIB, paragraphe 13.5.

<22> *Ibid.*

<23> Rapport du MAIB, paragraphes 18.6 et 18.7.

<24> FUND/EXC.46/2, paragraphe 6.2(h).

8.4 Les observations ci-dessus suscitent les objections suivantes:

- i) Elles ne tiennent pas compte des conclusions du MAIB (qui ont été pleinement appuyées par le consultant technique du Club) selon lesquelles "les réparations apportées au système de commande de la chaudière auxiliaire, la baisse consécutive de pression de la vapeur et le remplacement du fuel oil lourd par l'huile diesel pour l'alimentation de la machine principale sont autant de tâches qui relèvent normalement des fonctions de l'équipe de quart."^{<25>}
- ii) L'opinion attribuée aux experts techniques se fonde au mieux sur une cause *sine qua non*, la raison pour laquelle le navire naviguait à l'huile diesel au moment de l'accident plutôt qu'au fuel oil.
- iii) En fait, cette raison ne peut même pas être acceptée comme une cause *sine qua non*. Après la pénétration de l'eau de mer, la perte totale de puissance devenait *inévitabile*. Le MAIB a conclu^{<26>} que même si le moteur principal n'avait pas marché à l'huile diesel au moment de l'accident

"le navire aurait continué de marcher jusqu'à ce que l'huile diesel contaminée par l'eau de mer dans la citerne de service ait affecté le fonctionnement du générateur, une "disjonction générale" intervenant alors; *mais il ne fait pas de doute que cela se serait produit tôt ou tard*. On ne peut pas prédire non plus si une telle "disjonction générale" aurait entraîné l'échouement du navire" (les italiques ne figurent pas dans l'original).

L'on ne peut donc admettre que l'échouement ne se serait pas produit si le moteur principal avait tourné au diesel plutôt qu'au fuel oil.

9 Conclusions

9.1 Les experts du Fonds ont procédé à leur enquête tardivement - soit plus de deux ans après l'accident. S'ils ont bénéficié de l'aide des propriétaires, ils n'ont simplement pas eu les mêmes possibilités que les enquêteurs du MAIB ou du Bureau libérien des affaires maritimes pour examiner les preuves primaires et entendre, en particulier, directement les témoignages oraux des membres de l'équipage et d'autres personnes.

9.2 Ils ont donc été indûment contraints de faire reposer leurs conclusions sur des hypothèses et des suppositions en l'absence de preuves irréfutables pour appuyer leurs théories et, dans ces circonstances, celles-ci devraient avoir moins de poids que les constatations faites à l'issue des deux enquêtes détaillées des Gouvernements.

9.3 Un important contentieux sera malheureusement inévitable entre les propriétaires et le Fonds si ce dernier décide de contester leur droit de limitation.

9.4 Il ressort des observations faites ci-dessus que le Club et les propriétaires n'acceptent pas qu'il y ait eu une quelconque violation de la Convention SOLAS ou d'autres motifs qui permettraient de refuser leur prise en charge.

9.5 Les autres questions traitées dans le document FUND/EXC.46.2 concernant d'éventuels droits de recours contre les propriétaires ou le Club ne sont pas abordées dans le présent document. De l'avis du Club et des propriétaires, ces questions ne se posent absolument pas.

<25> Paragraphe 18.8 des conclusions du MAIB.

<26> Paragraphe 11.7 du rapport du MAIB.