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

COMITÉ EXÉCUTIF
60ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.60/10
27 janvier 1999

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

NISSOS AMORGOS

Note de l'Administrateur

Résumé:	Très peu de faits nouveaux sont intervenus en ce qui concerne le traitement des demandes d'indemnisation et la procédure judiciaire n'a guère progressé. La compagnie pétrolière nationale du Venezuela qui a effectué les opérations de nettoyage a demandé que le Fonds de 1971 paie intégralement sa demande en échange d'une garantie bancaire, bien que les paiements à ce stade soient limités à 25% des montants évalués. L'Administrateur a poursuivi son examen de la cause du sinistre et des questions connexes. Le propriétaire du navire lui a fourni des renseignements détaillés sur l'origine du sinistre et lui a fait savoir qu'il se proposait de faire objection aux demandes présentées par la République du Venezuela conformément à l'article III.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le propriétaire du navire s'est également réservé le droit de demander à être exonéré de sa responsabilité au titre de la pollution par les hydrocarbures aux termes de l'article III.2c) de la Convention de 1969 en faisant valoir que le dommage avait été entièrement causé par la négligence de l'autorité nationale chargée du canal.
Mesures à prendre:	Décider a) si le Fonds de 1971 devrait ou non accepter une garantie bancaire de la part de la compagnie pétrolière nationale et payer intégralement le montant évalué de sa demande et b) si le Fonds de 1971 devrait ou non payer la demande présentée par un institut de recherche national, en dépit de la déclaration faite par le propriétaire du navire selon laquelle la négligence de l'autorité nationale chargée du canal aurait contribué au sinistre.

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. On estime à 3 600 tonnes la quantité de brut qui se serait déversée.

1.2 En ce qui concerne le sinistre et les opérations de nettoyage, l'établissement d'une Agence des demandes d'indemnisation à Maracaibo par l'assureur du propriétaire du navire (Assurancegöreningen Gard (le Gard Club)) et le Fonds de 1971 ainsi que la procédure judiciaire, il convient de se reporter aux documents 71FUND/EXC.55/9 et 71FUND/EXC.57/8, 71FUND/EXC.58/8 et 71FUND/EXC.59/10.

1.3 Le présent document contient des renseignements sur l'enlèvement du sable mazouté collecté durant les opérations de nettoyage, sur une proposition de suivi écologique, sur l'état des demandes et sur la cause du sinistre.

2 Opérations de nettoyage et enlèvement du sable mazouté

2.1 En vertu du Plan national d'urgence du Venezuela contre la pollution par les hydrocarbures, Lagoven et Maraven (filiales appartenant à part entière à la compagnie pétrolière nationale Petroleos de Venezuela SA - PDVSA) sont chargés de mettre en oeuvre les mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans le golfe du Venezuela. Au cours de la seconde moitié de 1997, Lagoven et Maraven ont fusionné avec leur maison-mère PDVSA.

Opérations de nettoyage

2.2 Le 2 mars 1997, sous la direction de Lagoven et de Maraven, plusieurs centaines de travailleurs occasionnels ont commencé à nettoyer la plage manuellement. Toutefois, on s'est vite rendu compte que le gros des hydrocarbures échoué s'était enfoui dans le sable ou bien avait atteint les eaux peu profondes. À partir du 5 mai 1997, des excavatrices ont permis de récupérer ces hydrocarbures, mais vers la fin du mois de juillet les experts du Fonds du 1971 et du Gard Club ont estimé qu'elles étaient moins efficaces. La plupart des hydrocarbures que l'on avait pu atteindre avaient alors été récupérés et l'état de la plage s'était nettement amélioré. Le 15 août 1997, la fermeture de la plage imposée par le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables a été levée.

2.3 Le 1er août 1997, les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Gard Club ont informé Lagoven qu'ils pensaient qu'il n'était pas nécessaire ni raisonnable de poursuivre les opérations de nettoyage de la plage étant donné que la perturbation que causerait l'excavation de la plage au processus de régénération l'emporterait sur les avantages éventuels de l'enlèvement d'un volume décroissant d'hydrocarbures. Le Fonds de 1971 et le Gard Club ont examiné les données de surveillance fournies par Lagoven et, le 3 septembre 1997, ont réaffirmé que la poursuite des opérations de nettoyage de la plage ne pouvait, à leurs yeux, être considérée comme raisonnable. Entre le 7 et le 22 septembre 1997, Lagoven a suspendu les activités de nettoyage mécanique des plages avant de cesser toute activité de nettoyage le 31 octobre 1997.

2.4 Lagoven et les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 ne sont pas d'accord sur la date au-delà de laquelle il n'était pas raisonnable de continuer les opérations de nettoyage. Lors d'une réunion tenue à Maracaibo en mars 1998, les représentants de Lagoven et de Maraven et les experts du Gard Club et du Fonds de 1971 se sont entretenus de cette question. Une deuxième rencontre a eu lieu en décembre 1998 entre l'équipe d'experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 et les représentants de PDVSA. Une nouvelle réunion devrait être convoquée à la fin du mois de février 1999 afin de parvenir à un accord sur cette question.

Enlèvement du sable mazouté

2.5 Au cours des opérations de nettoyage menées à bien par Lagoven, quelque 48 000 m^3 de sable contaminé ont été ramassés. Le sable mazouté a été provisoirement entreposé à terre tout près de la plage qui avait été polluée.

2.6 Afin de décider quelle serait la meilleure option pour traiter le sable mazouté, PDVSA a désigné une équipe d'experts qui, avec trois experts engagés par le Fonds de 1971 et le Gard Club, ont passé en revue toutes les options possibles, à savoir:

- répandre directement sur place le sable mazouté
- retourner le sable mazouté à la plage dont il provenait
- incinérer le sable mazouté
- utiliser le sable mazouté pour le pavage de routes
- traiter le sable mazouté à l'aide de matériel organique et le répandre dans une zone qui serait spécifiée

2.7 En se fondant sur des considérations écologiques, juridiques et économiques, les experts ont recommandé, en octobre 1998, de traiter le sable mazouté à l'aide de matériel organique dans le système dunaire de l'arrière-plage, et de planter ensuite de la végétation pour stabiliser les dunes. Le coût du projet a été estimé à Bs1 000 millions (£1,2 million). Le Gard Club et le Fonds de 1971 ont convenu que c'était l'option qu'ils préféraient.

2.8 En droit vénézuélien, la méthode d'évacuation citée au paragraphe 2.7 ne peut être employée qu'au terme d'une étude sur l'impact que l'enlèvement du sable mazouté pourrait avoir sur la zone. Le coût de cette étude est estimé à Bs100 millions (£120 000). Le Gard Club et le Fonds de 1971 ont convenu en principe avec PDVSA que cette étude devrait être menée à bien mais ils ont demandé à PDVSA de bien vouloir leur communiquer le contenu détaillé des activités envisagées ainsi qu'une ventilation des coûts de l'étude.

Suivi écologique

2.9 Au début du mois de juin 1998, des échantillons de sable mazouté ont été collectés sur divers sites et analysés par deux laboratoires indépendants. Les résultats ont indiqué que le sable avait une teneur en hydrocarbures entre 0,27% et 0,44% en poids, le poids moyen se situant à 0,36%. Ces résultats ont été comparés avec des analyses d'échantillons de sable mazouté prélevés peu de temps après la fin des opérations de nettoyage, lesquels ont révélé une teneur en hydrocarbures entre 0,67% et 7,0% en poids, le poids moyen s'établissant à 2,9%. Le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables s'est déclaré préoccupé par le fait que le sous-sol pourrait avoir été contaminé et a de ce fait ordonné qu'un suivi écologique soit réalisé pour établir si les hydrocarbures présents dans les sédiments collectés s'étaient infiltrés dans le sous-sol et les eaux souterraines. Le coût de ce suivi est estimé à Bs150 millions (£180 000).

2.10 La question de savoir si, et dans quelle mesure, le Fonds de 1971 devrait contribuer au coût des suivis écologiques a été examinée par le 7ème Groupe de travail intersessions. Les conclusions auxquelles le Groupe de travail est parvenu sur ce point ont été consignées dans son rapport à l'Assemblée (document FUND/A.17/23), lequel a été reproduit dans un document soumis à la 59ème session du Comité exécutif (document 71FUND/EXC.59/9, paragraphe 4.2). À sa 17ème session, l'Assemblée a entériné le rapport du Groupe de travail (document FUND/A.17/35, paragraphe 26.8).

2.11 Selon les critères arrêtés par l'Assemblée, le Fonds de 1971 peut contribuer au coût des suivis écologiques si ceux-ci portent sur le type de dommage relevant de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle qu'interprétée par le Fonds de 1971, et qui comprend les mesures raisonnables de remise en état de l'environnement. Les suivis doivent également être d'ordre pratique et susceptibles de produire les renseignements requis; leur envergure ne doit pas être disproportionnée par rapport à l'ampleur de la contamination et aux effets prévisibles. L'étendue du suivi écologique et des frais y relatifs doit être raisonnable d'un point de vue objectif; les coûts encourus doivent également être raisonnables.

2.12 L'Administrateur a estimé que le suivi écologique qui a été ordonné ne remplissait pas les critères fixés par l'Assemblée du Fonds de 1971 à cet égard. Il considère, en outre, que le fait que le sable collecté présente apparemment une teneur plus faible en hydrocarbures concorde avec la biodégradation des hydrocarbures prévue sur une période d'environ un an; compte tenu de la faible

pluviosité dans le système dunaire aride, il n'y aurait pas eu de lixiviation et les hydrocarbures ne se seraient donc pas infiltrés dans le sous-sol. Pour cette raison, le Fonds de 1971 a fait savoir au Ministère du Venezuela qu'il n'était pas disposé à contribuer au coût du suivi écologique.

3 Demandes dont a été saisie l'Agence des demandes d'indemnisation

3.1 Bilan général

3.1.1 Au 25 janvier 1999, 175 demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs6 371 millions (£7,3 millions) avaient été soumises à l'Agence des demandes d'indemnisation. Jusqu'ici, 95 demandes ont été approuvées pour un montant total de Bs1 243 millions (£1,4 million) et le Gard Club a payé intégralement toutes ces demandes à l'exception de celles soumises par PDVSA/Lagoven et Maraven pour lesquelles seuls des paiements provisoires ont été versés.

3.1.2 En ce qui concerne les demandes présentées à l'Agence des demandes d'indemnisation qui restent en suspens, rares sont les demandeurs qui ont fourni des preuves indiquant que les demandes sont recevables aux fins d'indemnisation en vertu des Conventions. L'Agence des demandes d'indemnisation de Maracaibo ayant fermé le 30 avril 1998, les demandes restantes sont traitées, soit par le Fonds de 1971 depuis Londres et le Gard Club depuis la Norvège, soit par du personnel de l'ancienne Agence des demandes d'indemnisation, qui à cette fin se rend à Maracaibo.

3.2 Demandes concernant les opérations de nettoyage effectuées par Lagoven et Maraven (PDVSA)

3.2.1 Lagoven a présenté à l'Agence des demandes d'indemnisation plusieurs demandes d'un montant total de Bs3 744 millions (£4,2 millions) au titre des frais encourus pour nettoyer la plage. Maraven a présenté une série de demandes d'un montant total de Bs1 041 millions (£1,2 million) au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage.

3.2.2 Sur la base des évaluations provisoires faites par les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 et après avoir consulté l'Administrateur, le Gard Club a effectué un versement intérimaire de Bs775 millions (£900 000) à Lagoven et de Bs271 millions (£300 000) à Maraven.

3.2.3 À l'issue de la réunion de décembre 1998 visée au paragraphe 2.4 ci-dessus, les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 ont provisoirement évalué les demandes soumises par Lagoven et Maraven. Selon ces évaluations, les montants recevables se sont chiffrés à Bs2 345 millions (£2,8 millions) et à Bs742 millions (£890 000) plus US$35 850 (£21 700), respectivement.

3.3 Demandes pour dommages matériels et demandes liées à la pêche

Depuis la 59ème session du Comité exécutif, aucun progrès n'a été enregistré en ce qui concerne ces demandes (voir le document 71FUND/EXC.59/10, paragraphes 3.3 et 3.4).

3.4 Demandes émanant d'entreprises de transformation du poisson

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

3.4.2 Une réunion a eu lieu en décembre 1998 entre les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 et un demandeur qui possède un grand nombre de bateaux de pêche et une entreprise de transformation du poisson. On y a discuté des preuves requises pour prouver le bien-fondé de la demande. De nouvelles réunions devraient avoir lieu à l'avenir avec ce demandeur et d'autres appartenant à cette catégorie.

3.5 Demandes émanant de l'industrie du tourisme

Douze demandes d'un montant total de Bs168 millions (£193 000) ont été soumises dans le secteur du tourisme. Sur ces douze demandes, trois ont été approuvées à raison de Bs25 millions (£29 000). Deux de ces demandes ont été payées intégralement par le Gard Club, la troisième devant être acquittée sous peu. Il a été demandé un complément d'information à l'égard de la plupart des demandes restantes de cette catégorie.

4 Demande soumise par un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA)

Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) qui a présenté une demande devant le tribunal au Venezuela à raison de US$130 millions (£78 millions) a pris contact avec le Fonds de 1971 et demandé qu'une réunion soit consacrée à l'examen de sa demande. Une réunion devrait se tenir dans un proche avenir entre les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 et les représentants de FETRAPESCA.

5 Procédure judiciaire

5.1 Aucun fait nouveau n'est intervenu dans la procédure judiciaire depuis la 59ème session du Comité exécutif (voir le document 71FUND/EXC.59/10, section 5).

5.2 Les demandes soumises dans le cadre de la procédure judiciaire s'élèvent au total à quelque US$200 millions (£121 millions).

6 Niveau des paiements

6.1 Étant donné que le montant total des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos* reste incertain, le Comité exécutif a décidé, à sa 59ème session, de maintenir la limite des paiements du Fonds de 1971 à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur (document 71FUND/EXC.59/17, paragraphe 3.9.9).

6.2 Rien ne permettant de savoir quel sera le montant total des demandes résultant du sinistre du *Nissos Amorgos*, l'Administrateur n'est pas en mesure de recommander à ce stade une hausse du niveau des paiements du Fonds de 1971.

7 Offre d'une garantie bancaire par PDVSA en échange d'un paiement intégral

7.1 Après avoir provisoirement évalué les demandes de Lagoven et de Maraven, le Gard Club a versé Bs1 046 millions (£1,2 million). Dans une lettre adressée à l'Administrateur, PDVSA a demandé que le Fonds de 1971 lui verse le solde des montants évalués de sa demande et des montants évalués à l'avenir, et a proposé au Fonds de 1971 une garantie bancaire de Bs2 500 millions (£3 millions) destinée à protéger ce dernier contre un surpaiement. Le solde s'établit actuellement à Bs2 042 millions (£2,2 millions).

7.2 Le Comité exécutif se souviendra que dans l'affaire du *Haven* (document FUND/EXC.47/14, paragraphes 3.1.16 à 3.1.18) et dans l'affaire de l'*Aegean Sea* (document 71FUND/EXC.57/15, paragraphes 3.2.44 à 3.2.55), le Comité avait décidé que le Fonds de 1971 pourrait payer intégralement certaines demandes si le demandeur fournissait au Fonds une garantie bancaire contre tout surpaiement, au cas où les demandes devraient en dernier ressort être calculées au prorata, sous réserve que la garantie bancaire offre au Fonds, de l'avis de l'Administrateur et des conseillers juridiques du Fonds, une protection adéquate.

7.3 Il convient de noter que dans les affaires du *Haven* et de l'*Aegean Sea*, la question des paiements par le Fonds de 1971 en échange d'une garantie bancaire n'a été soulevée qu'après que le Club P & I en cause eut versé des paiements à concurrence du montant de limitation du propriétaire

du navire. Dans le cas du *Nissos Amorgos*, le montant de limitation du propriétaire du navire s'élève à environ £4,4 millions, tandis que le propriétaire du navire/Gard Club n'a jusqu'à ce jour versé que Bs2 261 millions (£2,6 millions).

7.4 Le Gard Club examine actuellement cette question.

7.5 Compte tenu des décisions prises par le tribunal dans les affaires du *Haven* et de l'*Aegean Sea*, l'Administrateur estime que la demande de PDVSA devrait être payée intégralement sous réserve que la garantie bancaire proposée offre une protection adéquate contre tout surpaiement. Si le Comité exécutif accepte la demande de PDVSA, l'Administrateur propose de se mettre d'accord avec le Gard Club sur la manière de répartir entre le Club et le Fonds de 1971 les paiements à verser à PDVSA.

7.6 Le Comité exécutif est invité à examiner la demande de PDVSA visant à ce que le Fonds de 1971 paie intégralement le solde de la demande de PDVSA en échange d'une garantie bancaire.

8 Cause du sinistre

8.1 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont adopté la position selon laquelle le sinistre et la pollution qui en a résulté étaient dus au fait que les renseignements officiels communiqués au navire en ce qui concernait la sécurité de la profondeur du chenal de Maracaibo étaient incorrects. Ils ont soutenu qu'à cette profondeur se trouvait au moins un objet dur (probablement métallique) qui pouvait pénétrer, et avait effectivement pénétré la coque du navire, ce qui avait provoqué la fuite d'hydrocarbures.

8.2 Le propriétaire du navire a notifié au Fonds de 1971 que, en vertu de l'article III.2 c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il se réservait le droit de demander à être exonéré de sa responsabilité au titre des dommages de pollution résultant du sinistre en faisant valoir que le dommage résultait en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

8.3 Le propriétaire du navire a également avisé le Fonds de 1971 qu'il avait l'intention d'user d'un moyen de défense contre toute demande d'indemnisation de la part de la République du Venezuela au titre des dommages de pollution, sur la base de l'article III.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, en faisant valoir que le dommage résultait en grande partie de la négligence du demandeur, à savoir de l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), organisme national chargé de l'entretien du chenal, et/ou du capitaine de port (employé du Ministère des transports).

8.4 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont été d'avis qu'en principe, la question de l'exonération en vertu de l'article III.2c) ne devrait pas affecter les demandeurs non-gouvernementaux au Venezuela. Ils ont soutenu que les sérieuses allégations faites au cours de la procédure vénézuélienne soulevaient d'importantes questions présentant un intérêt commun pour le Fonds de 1971 et le Club. À leur avis, il serait souhaitable d'éviter tout conflit d'intérêt entre le Fonds et le Club dans la procédure - particulièrement ne concernant pas directement les indemnités à verser aux demandeurs - ce qui risquerait de se produire si la question de l'exonération telle qu'énoncée à l'article III.2c) était soulevée dans cette procédure pour décision.

8.5 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont informé le Fonds de 1971 que, pour ces raisons, ils envisageaient de continuer à payer jusqu'à nouvel ordre les demandes non-gouvernementales sans pour autant invoquer l'exonération à l'encontre des demandeurs, telle qu'énoncée à l'article III.2c), et de revenir à un stade ultérieur sur cette question par voie de subrogation. Ils ont demandé au Fonds de 1971 de ne prendre pour l'instant aucune décision quant à la validité de leur éventuelle demande par subrogation.

8.6 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont informé le Fonds de 1971 qu'en février 1998, le tribunal de Cabimas avait fait droit à la demande du propriétaire du navire visant à ordonner un "nudo hecho" à l'encontre de l'INC. Ils ont expliqué qu'il s'agissait d'une spécificité du droit procédural vénézuélien, qui habilite le tribunal à demander aux autorités publiques de divulguer des

renseignements ou des documents de manière à ce qu'elles puissent être tenues responsables de leurs activités. Le propriétaire du navire et le Club ont indiqué que, à la demande du propriétaire du navire, le tribunal avait ordonné à l'INC de divulguer tout renseignement ou tout document en sa possession concernant les conditions du chenal et que le tribunal avait rendu cette ordonnance à Maracaibo. Le propriétaire du navire et le Gard Club ont affirmé que l'INC avait refusé d'obtempérer et qu'en juin 1998 le tribunal avait rendu une nouvelle ordonnance directement au Ministre des transports qui, aux dires du propriétaire du navire et du Club, aurait refusé d'obtempérer.

8.7 En décembre 1998, le propriétaire du navire et le Gard Club ont fourni au Fonds de 1971 une analyse détaillée des éléments de preuve dont ils disposaient en ce qui concernait la cause du sinistre, ainsi qu'une quantité importante de preuves par documents. Ils ont communiqué ces documents de manière à ce que ceux-ci puissent être examinés par le Fonds et ses juristes dans le cadre des actions en justice qui ont été intentées au Venezuela, et pour aider le Fonds à se prononcer sur la question de savoir s'il souhaitait invoquer un moyen de défense analogue en vertu de l'article 4.3 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

8.8 L'Administrateur, avec le concours des juristes du Fonds de 1971, est en train d'examiner les documents fournis par le propriétaire du navire et le Gard Club et il fera rapport au Comité exécutif dès que l'examen aura été mené à bien.

9 Demande présentée par l'ICLAM

9.1 L'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM), qui relève du Ministère de l'environnement et des ressources naturelles et renouvelables du Venezuela, a présenté une demande au titre du coût de l'analyse effectuée et des dépenses encourues par l'ICLAM au titre de la surveillance des opérations de nettoyage à raison d'un montant de Bs69,3 millions (£83 000). Cette demande a été évaluée à Bs61 075 467 (£74 000) par les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971.

9.2 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont déclaré qu'ils n'étaient pas disposés à effectuer un quelconque paiement à l'ICLAM en ce qui concerne cette demande. Ils ont accepté le montant évalué par les experts du Club et du Fonds de 1971, mais ils contestent leur responsabilité envers l'ICLAM en faisant valoir que l'ICLAM est une agence de la République du Venezuela (puisque relevant du Ministère de l'environnement et des ressources naturelles et renouvelables du Venezuela), et que le sinistre était dû en grande partie à une négligence imputable à la République du Venezuela (voir les paragraphes 8.1 à 8.5 ci-dessus).

9.3 L'Administrateur souhaiterait appeler l'attention du Comité exécutif sur le fait qu'il existe des divergences entre la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds en ce qui concerne la négligence concurrente. Premièrement, le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité s'il prouve que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction (article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile). En revanche, la Convention de 1971 portant création du Fonds ne prévoit pas de motif d'exonération correspondant pour le Fonds de 1971. Deuxièmement, les dispositions générales sur la négligence concurrente énoncées dans les deux Conventions diffèrent comme suit:

> *Article III.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile*
> Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.
>
> *Article 4.3 de la Convention de 1971 portant création du Fonds*
> Si le Fonds prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout

ou partie de son obligation d'indemniser ladite personne sauf en ce qui concerne les mesures préventives visées au paragraphe 1. Le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III, paragraphe 3, de la Convention sur la responsabilité.

9.4 De l'avis de l'Administrateur, l'article 4.3 interdit au Fonds de 1971 d'invoquer la négligence concurrente en ce qui concerne les mesures de sauvegarde. Le Comité exécutif a entériné cette interprétation s'agissant d'une demande présentée par le Gouvernement espagnol dans l'affaire de l'*Aegean Sea* (voir les documents 71FUND/EXC.50.4, paragraphe 6.9 et 71FUND/EXC.50.17, paragraphes 3.3.18 et 3.3.20).

9.5 L'Administrateur considère que la demande de l'ICLAM se rapporte à des coûts qui relèvent de la définition des "mesures de sauvegarde". C'est pourquoi il estime que le Fonds de 1971 n'est pas habilité à invoquer la négligence concurrente à l'égard de cette demande. Le Fonds de 1971 devrait donc, à son avis, payer cette demande sur la base du montant évalué par les experts du Fonds et du Club, sous réserve du même calcul au prorata s'appliquant à tous les autres demandes (actuellement 25%).

10 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;

b) se prononcer sur le niveau des paiements, par le Fonds de 1971, des demandes nées de ce sinistre (section 6);

c) décider si le Fonds de 1971 devrait ou non accepter de payer intégralement la demande de PDVSA en échange d'une garantie bancaire protégeant le Fonds contre tout surpaiement (section 7);

d) décider si le Fonds de 1971 devrait ou non payer la demande soumise par l'ICLAM (section 9); et

e) donner à l'Administrateur toutes autres instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement de ce sinistre et les demandes en résultant.