



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

COMITÉ EXÉCUTIF
62ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.62/9
11 octobre 1999

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

NISSOS AMORGOS

Note de l'Administrateur

Résumé:

Des faits nouveaux sont intervenus dans la procédure engagée devant le tribunal civil s'agissant de la demande d'indemnisation présentée par la République du Venezuela, notamment en ce qui concerne les conséquences du sinistre sur l'environnement. Sur la base du rapport établi par les experts engagés par le propriétaire, l'assureur P&I et le Fonds de 1971, le Fonds juge que la demande d'indemnisation n'est pas recevable. Le tribunal a nommé un groupe de trois experts chargé de conseiller le tribunal sur les aspects techniques de la demande d'indemnisation. Dans son rapport, le groupe d'experts confirme les conclusions des experts du Fonds de 1971. Le propriétaire du navire se propose de faire objection aux demandes présentées par la République du Venezuela en vertu de l'article III.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et se réserve également le droit de demander à être exonéré de sa responsabilité en vertu de l'article III.2c) de cette même convention. Il ressort des documents communiqués au Fonds de 1971 qu'une négligence de la part de l'Instituto Nacional de Canalizaciones aurait pu avoir contribué au sinistre. D'après les éléments de preuve disponibles, l'Administrateur n'est pas convaincu que le propriétaire du navire serait totalement exonéré de sa responsabilité en vertu de l'article III.2c).

Mesures à prendre:

Examiner le niveau des paiements effectués par le Fonds de 1971 et examiner la position du Fonds de 1971 en ce qui concerne la cause du sinistre et les questions connexes.

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, les opérations de nettoyage et l'établissement d'une Agence des demandes d'indemnisation à Maracaibo par l'assureur du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Gard (le Gard Club)) et le Fonds de 1971, il convient de se reporter aux documents 71FUND/EXC.55/9, 71FUND/EXC.57/8, 71FUND/EXC.58/8, 71FUND/EXC.59/10, 71FUND/EXC.60/10 et 71FUND/EXC.61/9.

1.3 Le présent document fait le point des demandes d'indemnisation, des faits nouveaux qui sont intervenus dans la procédure judiciaire au tribunal de Cabimas et de la cause du sinistre.

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

2.1 Bilan général

2.1.1 Au 30 septembre 1999, 190 demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs7 726 millions (£7,4 millions)^{<1>} avaient été présentées à l'Agence des demandes d'indemnisation. Jusqu'ici, 107 demandes ont été approuvées pour un montant total de Bs3 697 millions (£3,6 millions), plus US\$ 35 850 (£22 400). Le Gard Club a payé intégralement 99 d'entre elles et a effectué des paiements provisoires en ce qui concerne deux demandes d'indemnisation relatives à des opérations de nettoyage. Le Fonds de 1971 a effectué un paiement provisoire de Bs15 268 867 (£16 000) s'agissant d'une demande d'indemnisation présentée par l'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) qui fait partie du Ministère vénézuélien de l'environnement et des ressources renouvelables.

2.1.2 En ce qui concerne les demandes présentées à l'Agence des demandes d'indemnisation, mais 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 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'Agence des demandes d'indemnisation de Maracaibo a 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.

2.2 Demandes émanant du secteur de la pêche

2.2.1 Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) qui avait déposé une demande de quelque US\$130 millions (£81 millions) auprès du tribunal n'a fourni aucune preuve à cet effet. Lors d'une réunion tenue en avril 1999, FETRAPESCA a déclaré son intention de soumettre sa demande ainsi que les pièces justificatives à l'Agence des demandes d'indemnisation. L'Agence a rencontré FETRAPESCA à deux réunions ultérieures au cours desquelles la nature des pièces justificatives nécessaires a été examinée. Une demande officielle, accompagnée des pièces justificatives devrait être prochainement soumise à l'Agence des demandes d'indemnisation.

2.2.2 L'Agence des demandes d'indemnisation a été informée qu'un certain nombre d'entreprises de transformation du poisson de la région de Macaraibo prévoyaient de soumettre des demandes d'indemnisation au titre du préjudice subi du fait de la réduction à long terme des prises qui résulterait des effets de la pollution sur les réserves de poisson. Jusqu'ici, aucune demande à ce titre n'a été reçue.

<1>

Aux fins du présent document, les montants en bolivars vénézuéliens ont été convertis en livres sterling sur la base du taux de change en vigueur le 1er octobre 1999 (£1 = Bs1 038,87), sauf en ce qui concerne les montants versés par le Gard Club et le Fonds de 1971 qui ont été convertis au taux en vigueur à la date de paiement.

2.3 Demandes liées aux opérations de nettoyage

2.3.1 Les demandes d'indemnisation liées aux opérations de nettoyage effectuées par Lagoven et Maraven (filiales à part entière de la compagnie pétrolière nationale Petroleos de Venezuela SA - PDVSA) ont été acquittées; les deux demandes d'indemnisation ont été approuvées pour un montant de Bs3 462 millions (£3,7 millions), plus US\$35 850 (£22 400). Le Gard Club a effectué des paiements provisoires à la PDVSA qui totalisent Bs1 046 millions (£1,2 million) (se reporter aux documents 71FUND/EXC.61/9 et 71FUND/EXC.61/9/Add.1).

2.3.2 À sa 60ème session, le Comité exécutif a examiné la demande d'indemnisation soumise par l'ICLAM (voir le paragraphe 2.1.1 ci-dessus), d'un montant de Bs69,3 millions (£74 000) au titre des frais encourus lors de la supervision des opérations de nettoyage qui comportaient notamment le prélèvement et l'analyse d'échantillons d'eau, de sédiment et de faune et de flore marines. À sa 61ème session, le Comité a décidé qu'à l'exception des études scientifiques sur les coquillages et les crustacés, les mangroves et les oiseaux migrateurs, qui ne constituaient pas des opérations de nettoyage, les travaux entrepris par l'ICLAM représentaient effectivement une partie importante des mesures de prévention prudentes et raisonnables; il a donc jugé recevable la demande d'indemnisation au titre de ces coûts telle qu'évaluée par les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 à un montant de Bs61,1 millions (£65 000) (se reporter au document 71FUND/EXC.61/14, paragraphe 4.8.2). Le 16 septembre 1999, le Fonds de 1971 a versé Bs15 268 867 (£16 000) à l'ICLAM, soit 25% du montant évalué.

2.4 Evacuation du sable mazouté

2.4.1 Au cours des opérations de nettoyage effectuées par Lagoven, il est estimé que quelque 48 000 m³ de sable contaminé ont été enlevés. Le sable mazouté a été provisoirement entreposé à terre à proximité immédiate de la plage qui avait été polluée. La PDVSA a examiné plusieurs options pour traiter le sable mazouté, à savoir la mise en décharge, la mise en exploitation agricole, le tamisage du sable ou le pavage des routes.

2.4.2 Afin de décider quelle serait la meilleure option pour traiter le sable mazouté, la PDVSA a nommé une équipe d'experts qui, avec trois experts désignés par le Fonds de 1971 et le Gard Club, ont passé en revue toutes les options possibles. Ces experts sont convenus que la mise en exploitation agricole dans les dunes adjacentes à la plage, après enrichissement du sable mazouté avec de la matière organique, serait la meilleure solution.

2.4.3 Lors d'une réunion tenue à la mi avril 1999, le Gard Club, le Fonds de 1971 et la PDVSA ont décidé que, sous réserve d'une étude de faisabilité, il s'agissait-là de l'option la plus raisonnable. La PDVSA a accepté de consulter le Club et le Fonds sur la procédure d'appel d'offres et sur les coûts, avant de nommer officiellement les entrepreneurs.

2.4.4 En juin 1999, la PDVSA a présenté une étude d'impact sur l'environnement (EIE) effectuée conformément au Décret N°1257 de 1996 sur l'environnement. L'EIE avait pour but d'évaluer les conséquences que l'évacuation proposée du sable mazouté pourrait avoir sur la zone de dunes située en retrait de la plage touchée par le déversement. L'EIE comporte des études détaillées sur les incidences physiques, biologiques et socio-économiques de l'évacuation à grande échelle de sable mazouté et identifie les mesures de surveillance de l'environnement appropriées. L'EIE comporte également un rapport sur les recherches effectuées sur la qualité du sol et de l'eau souterraine du site où le sable mazouté a été entreposé à titre temporaire; il conclut qu'aucun élément indiquant une contamination de l'eau souterraine n'a été décelé. En septembre 1999, la PDVSA a informé le Fonds de 1971 que le coût de l'option d'évacuation était estimé à Bs1 500 millions (£1,4 million). Le Gard Club et le Fonds de 1971 examinent actuellement cette estimation et feront prochainement connaître leur position à la PDVSA.

3 Procédure judiciaire

3.1 Tribunal pénal de Cabimas

3.1.1 Un tribunal pénal de première instance à Cabimas mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre. À l'issue de cette enquête, il déterminera si une personne quelconque peut être déclarée responsable au criminel pour le sinistre.

3.1.2 Le propriétaire du navire a offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£3,7 millions) correspondant au montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

3.2 Demande d'indemnisation présentée par la République du Venezuela

La demande

3.2.1 En octobre 1997, la République du Venezuela a déposé auprès du tribunal pénal de Cabimas une demande d'un montant de US\$60 250 369 (£37,6 millions) à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club au titre des dommages par pollution. Le Fonds de 1971 a été avisé de cette demande. Celle-ci se fonde sur une lettre adressée au Procureur général par le Ministère vénézuélien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables, laquelle fournit des détails sur le montant des indemnités à verser à la République du Venezuela au titre de la pollution par les hydrocarbures. Les dommages pour lesquels il est demandé réparation se répartissent comme suit:

- a) dommages causés aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale touchée par le déversement, quantifiés à US\$37 301 942 (£23,3 millions);
- b) coût de la restauration de la qualité de l'eau à proximité des côtes touchées, quantifié à US\$5 millions (£3,1 millions);
- c) coût du remplacement du sable enlevé de la plage lors des opérations de nettoyage, quantifié à US\$1 million (£625 000);
- d) dommages causés à la plage en tant que lieu touristique, quantifiés à US\$16 948 454 (£10,6 millions).

La position du Fonds de 1971

3.2.2 À sa 55ème session, le Comité exécutif avait examiné la demande présentée par la République du Venezuela. Les débats sont récapitulés dans le document 71FUND/EXC.55/19, paragraphes 3.12.5 à 3.12.11. La position du Fonds de 1971 au sujet de la recevabilité des demandes relatives aux dommages au milieu marin est résumée dans le document 71FUND/EXC.55/9/Add.1.

Audience du 12 mars 1998

3.2.3 Lors de l'audience qui a eu lieu à Cabimas le 12 mars 1998, le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club se sont opposés à la demande présentée par la République du Venezuela, invoquant les arguments suivants:

- a) les défendeurs n'étaient pas responsables car le sinistre s'était produit en raison du mauvais état du chenal,
- b) aucune précision n'était donnée dans la demande au sujet des fautes qui auraient été commises par les personnes se trouvant à bord du navire,
- c) en vertu de l'article III.4 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, aucune demande d'indemnisation du chef de pollution ne pouvait être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire. Comme le capitaine appartenait à cette catégorie, aucune demande ne pouvait être introduite contre lui,

- d) la demande était irrecevable car elle était fondée sur une quantification abstraite de dommages réalisée au moyen d'un modèle théorique,
- e) la demande présentait un vice sur le plan technique car on n'avait pas indiqué le taux ayant servi à calculer les intérêts sur le montant demandé.

3.2.4 Le Fonds de 1971, qui était intervenu précédemment dans la procédure en tant que partie intéressée, a appuyé la position du propriétaire du navire et du Gard Club sur les points c) et d).

Rapport des experts du Fonds de 1971

3.2.5 En mars 1999, le Fonds de 1971, ainsi que le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club, ont présenté au tribunal un rapport établi par des experts qu'ils avaient désignés, de nationalité vénézuélienne, américaine et suédoise, sur les différentes rubriques de la demande d'indemnisation soumise par la République du Venezuela. Les principaux points de ce rapport sont résumés dans le document 71FUND/EXC.61/9, paragraphe 3.2.9.

Groupe d'experts nommés par le tribunal

3.2.6 À la demande du propriétaire du navire, du Gard Club et du Fonds de 1971, le tribunal a nommé un groupe d'experts chargé de conseiller le tribunal sur les aspects technique de la demande d'indemnisation déposée par la République du Venezuela. Le groupe était composé d'experts sur l'environnement, l'un étant nommé par le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971, le deuxième par la République du Venezuela et le troisième par le tribunal. Lorsqu'il s'est réuni du 30 juin au 6 juillet 1999, le groupe a examiné l'ensemble des documents qui avaient été soumis au tribunal et s'est rendu, à deux reprises, sur les lieux touchés par le déversement.

3.2.7 Le groupe d'experts a présenté son rapport au tribunal le 15 juillet 1999. Ce rapport confirme les conclusions des experts du Fonds de 1971 et se résume comme suit:

a) *Mortalité des palourdes*

Le groupe a estimé, en ce qui concerne les dommages présumés aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale, que des études de terrain détermineraient le plus précisément la mortalité des palourdes et que ce serait là la seule façon de confirmer les modèles théoriques tels que ceux utilisés par la République du Venezuela qui avaient été calculés sur la base d'estimations de la taille, de la croissance et de la mortalité de la population de palourdes.

Le groupe a estimé que la technique d'évaluation du nettoyage du littoral également employée par la République du Venezuela dans le cadre de sa demande d'indemnisation, pourrait être un moyen efficace pour mesurer l'état d'avancement des opérations de nettoyage mais qu'elle ne pourrait servir à évaluer ou à quantifier la mortalité des palourdes que si un lien avait été établi au préalable entre la mortalité des palourdes et la couverture de pétrole brut sur les plages. Le groupe n'avait vu aucun élément indiquant qu'un tel lien avait été établi. Après avoir examiné les estimations figurant dans la demande, le groupe a conclu que si les chiffres utilisés avaient été justes, les 47 kilomètres de plage en question auraient eu une population de palourdes qui se serait étendue sur une largeur moyenne de 268 mètres. Le groupe a indiqué que lorsqu'il avait visité la plage, il avait observé que la zone de déferlement intertidale occupée par les palourdes était de 20 mètres de large environ.

Le groupe a par ailleurs examiné le potentiel de récupération de la population de palourdes après le sinistre. Bien que le groupe d'experts n'ait disposé que d'un faible nombre de données sur cette espèce particulière de palourdes, il a pris note du fait qu'à la lumière de l'expérience acquise mondialement par ses membres en matière de déversements d'hydrocarbures, de larges quantités d'hydrocarbures pouvaient provoquer une mortalité à grande échelle dans des zones où se trouvaient des populations importantes de palourdes mais que les populations de mollusques récupéraient généralement relativement rapidement. Le rapport indiquait que les membres du groupe n'avaient pas connaissance d'effets nuisibles à long terme

causés par des déversements d'hydrocarbures sur des populations de palourdes, tels que ceux allégués par la République du Venezuela.

b) *Restauration de la qualité de l'eau*

Le groupe a noté qu'un rapport élaboré par l'ICLAM en 1998 indiquait que le niveau d'hydrocarbures de la zone aquatique affectée par le déversement se situait à l'intérieur des normes nationales admises en matière d'environnement, qui s'appliquent au niveau d'hydrocarbures des effluents liquides déversés dans les eaux marines côtières.

c) *Remplacement du sable enlevé de la plage lors des opérations de nettoyage*

Le groupe a été d'avis qu'étant donné que les plages affectées sont des plages d'accumulation (c'est à dire qu'elles reçoivent chaque année plus de sédiments qu'elles n'en perdent), il n'y avait pas lieu de leur ajouter du sable.

d) *Domages causés à la plage en tant que lieu touristique*

Le groupe a observé que, bien que le nombre de visiteurs se rendant sur les plages ait, sans nul doute, été affecté dans les jours ayant suivi le sinistre, il n'existait pas d'éléments prouvant qu'un million de visiteurs s'y rendait chaque année, comme l'avancait la République du Venezuela. Lorsque le groupe avait visité la plage le 1er juillet 1999 (en semaine), il n'avait remarqué que quelques touristes tandis que 2000 visiteurs environ s'y trouvaient le 5 juillet (jour férié).

Le groupe a observé d'autre part qu'il n'avait pas relevé d'éléments indiquant que les touristes dépensaient Bs20 000 par personne par jour comme il était allégué dans la demande d'indemnisation. Le groupe a été d'avis que le chiffre de Bs3 710 par personne par jour auquel l'Agence des demandes d'indemnisation était arrivée sur la base de recherches sur le terrain, était un chiffre plus réaliste.

Argumentation du Fonds de 1971

3.2.8 Les avocats vénézuéliens du Fonds de 1971 préparent un mémoire qui sera déposé devant le tribunal de Cabimas à un stade ultérieur. Ce mémoire traite des critères adoptés par le Fonds de 1971 en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation, présente les conclusions énoncées dans le rapport des experts désignés par le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971, et examine les conclusions du groupe d'experts désignés par le tribunal.

3.3 Autres demandes

3.3.1 Lors de l'audience du 12 mars 1998, la République du Venezuela a présenté une autre demande d'indemnisation pour le compte de l'ICLAM, d'un montant de Bs57,7 millions (£62 000) au titre de dommages par pollution. Cette demande correspond à la demande précédemment présentée à l'Agence des demandes d'indemnisation à Maracaibo (paragraphe 2.3 ci-dessus).

3.3.2 Le 12 mars 1998 également, FETRAPESCA et huit entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant estimé à US\$130 millions (£81 millions) et US\$100 millions (£62.5 millions) respectivement, plus frais juridiques, au titre de dommages par pollution. Le tribunal a déclaré ces demandes irrecevables du fait qu'elles n'avaient pas été déposées dans les délais prescrits par le Code de procédure civile du Venezuela.

3.3.3 La demande de FETRAPESCA et deux nouvelles demandes émanant d'entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont été présentées au tribunal le 24 février 1999. Les avocats vénézuéliens du Fonds de 1971 sont d'avis que le tribunal devrait déclarer ces demandes irrecevables du fait qu'elles n'avaient pas été déposées dans les délais prescrits par le Code de procédure civile du Venezuela. Le tribunal doit prochainement rendre sa décision sur la recevabilité de ces demandes.

3.4 Tribunal civil de Caracas

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

3.5 Conflit de compétence

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club ont demandé que le tribunal civil de Caracas déclare qu'il n'a pas compétence pour statuer sur les actions intentées à la suite du sinistre du *Nissos Amorgos* et que le tribunal pénal de Cabimas a pleine compétence. Ils ont également soutenu que l'action intentée par la République du Venezuela devant le tribunal de Caracas devrait en tout état de cause être rejetée étant donné qu'une action correspondante avait été introduite devant le tribunal de Cabimas. Jusqu'ici, aucune décision n'a été prise au sujet de la demande.

3.6 Cour suprême du Venezuela

3.6.1 Le 4 mai 1999, deux demandes indépendantes d'"avocamiento" ont été déposées par FETRAPESCA et deux entreprises de transformation du poisson (se reporter au paragraphe 2.2 ci-dessus) devant la Cour suprême du Venezuela. En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour peut avoir compétence, 'avocamiento', et statuer sur le fond. De telles circonstances exceptionnelles sont définies comme étant des circonstances qui affectent directement 'l'intérêt public et l'ordre social' ou dans lesquelles il est nécessaire de remettre de l'ordre dans la procédure judiciaire en raison de l'extrême importance de l'affaire. Lorsque la demande d'"avocamiento" est accordée, la Cour suprême agit comme tribunal de première instance et son jugement est sans appel.

3.6.2 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait opposition à cette demande.

3.6.3 Le Fonds de 1971 s'est lui aussi opposé à cette demande en arguant du fait que les circonstances sur lesquelles reposait cette demande n'étaient pas exceptionnelles et que la demande ne concernait pas la remise en état de l'environnement mais l'intérêt particulier des demandeurs. L'opposition du Fonds de 1971 était également fondé sur le fait que l'intérêt public et l'ordre social n'avaient pas été menacés par le sinistre du *Nissos Amorgos* et qu'il n'était pas non plus devenu nécessaire de remettre de l'ordre dans la procédure judiciaire. Le Fonds de 1971 soutenait en outre que les demandeurs disposaient des voies juridiques habituelles et n'avaient pas subi de déni de justice. Le Fonds de 1971 arguait enfin que le transfert de la procédure à la Cour suprême priverait les parties de tout droit de recours.

3.6.4 Dans un jugement du 29 juillet 1999, la Cour suprême du Venezuela a rejeté la demande d'"avocamiento" déposée par deux entreprises de transformation du poisson. Elle a fait valoir que, conformément à la jurisprudence en la matière, la Cour ne pouvait avoir compétence que dans des cas où l'intérêt collectif était manifestement affecté par des circonstances exceptionnelles, ou des désordres étaient d'une telle ampleur que cela était nécessaire, ou il existait une injustice flagrante ou afin d'éviter un déni de justice. La Cour suprême a conclu qu'aucune des conditions requises pour l'"avocamiento" n'avait été remplies dans cette affaire. Il est prévu que la Cour suprême du Venezuela rejette également la demande d'"avocamiento" déposée par FETRAPESCA.

4 Niveau des paiements

4.1 Étant donné l'incertitude qui existe quant au montant total des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos*, le Comité exécutif a décidé à sa 61ème 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.61/14, paragraphe 4.8.4).

4.2 Comme rien ne permet de savoir quel sera le montant total des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos*, l'Administrateur n'est pas en mesure de recommander à ce stade un relèvement du niveau des paiements du Fonds de 1971.

5 Cause du sinistre

5.1 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait parvenir au Fonds de 1971 un dossier volumineux sur les causes du sinistre, ainsi qu'une analyse fouillée de tous ces éléments de preuve.

5.2 La conclusion à laquelle sont parvenus le propriétaire du navire et le Gard Club après examen des documents qu'ils ont communiqués au Fonds de 1971 était que le sinistre et la pollution qui en a résulté avaient été causés par l'état dangereux du chenal de Maracaïbo en raison d'un son manque d'entretien, que les autorités vénézuéliennes étaient au courant des dangers dans le chenal, dangers dont l'ampleur avait été dissimulée et que les dispositions qui avaient été prises pour mettre en garde les navigateurs laissaient à désirer. Ils ont soutenu que la profondeur du chenal était inférieure à celle indiquée dans les documents officiels remis au navire et qu'à cette profondeur se trouvait au moins un objet dur (probablement métallique) qui pouvait causer des dommages aux navires. Ils ont soutenu que les hydrocarbures provenant du *Nissos Amorgos* s'étaient échappés par des trous dans le bordé de fond qui avaient été provoqués par le contact avec un objet métallique tranchant. Ils ont rappelé que d'autres navires avaient eu des difficultés dans la même partie du chenal, en particulier l'*Olympic Sponsor*, qui s'est échoué dix jours après le *Nissos Amorgos* et presque au même endroit à la suite de dommages analogues à sa coque causés par un objet métallique qui a par la suite été retiré du bordé de fond.

5.3 L'Administrateur, avec le concours des juristes du Fonds de 1971, a examiné les documents communiqués par le propriétaire du navire et le Gard Club. Il est d'avis que ceux-ci semblent corroborer la position du propriétaire du navire et du Gard Club au sujet de l'aggravation de l'état du chenal en raison d'un manque d'entretien de la part de l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), organisme national chargé de l'entretien du chenal, et/ou du capitaine du port (employé du Ministère des transports). Il semblerait également qu'un certain nombre de parties, en particulier le Gouvernement du Venezuela et l'INC, étaient au courant de cette situation et que l'ampleur des dangers existant dans le chenal n'avait pas été divulguée.

5.4 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont avisé le Fonds de 1971 qu'ils ont l'intention d'user d'un moyen de défense contre toute demande d'indemnisation de la part de la République du Venezuela, sur la base de l'article III.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, en faisant valoir que les dommages résultaient en grande partie de la négligence du demandeur, à savoir l'INC.

5.5 Le propriétaire du navire et le Gard Club ont notifié au Fonds de 1971 que, en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ils se réservent le droit de demander à être exonérés de leur responsabilité au titre des dommages par pollution résultant du sinistre en faisant valoir que les dommages résultaient 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. De leur point de vue, la question de l'exonération en vertu de l'article III.2c) ne devrait en principe pas affecter les demandeurs non gouvernementaux au Venezuela car si le propriétaire du navire était exonéré de sa responsabilité, les demandes aient acquittées par le Fonds de 1971. Le propriétaire du navire et le Gard Club ont indiqué qu'ils avaient en conséquence versé des indemnités sans invoquer l'exonération à l'encontre des demandeurs, telle qu'énoncée à l'article III.2c), tout en se réservant le droit de revenir à un stade ultérieur sur cette question par voie de subrogation.

5.6 En ce qui concerne le moyen de défense pouvant être utilisé par le propriétaire du navire en vertu de l'article III.2c), il y a évidemment un conflit d'intérêt entre le propriétaire du navire/Gard Club et le Fonds de 1971 car si ce moyen de défense devait aboutir, le propriétaire du navire serait alors exonéré de toute responsabilité à l'égard de la totalité des demandes nées du sinistre et le Fonds de 1971 se verrait dans l'obligation de les régler. Cela dit, le propriétaire du navire/Gard Club et le Fonds de 1971 auraient le même intérêt à établir s'il y a eu ou non négligence concurrente de la part de l'INC.

5.7 Le propriétaire du navire/Gard Club ont fait valoir que des demandes d'un montant important avaient été formées dans le cadre des actions en justice intentées au Venezuela qui soulèvent d'importantes questions d'intérêt commun pour le Fonds de 1971 et le Club en ce qui concerne ces actions et ils ont estimé qu'il serait peu souhaitable qu'une approche commune soit compromise par un conflit quelconque d'intérêt. Pour ces raisons, ils ne demandent pas au Fonds de 1971 de se

prononcer à ce stade quant à la validité de leur éventuelle demande par subrogation. Lorsqu'ils ont communiqué au Fonds de 1971 les éléments de preuve qui sont mentionnés au paragraphe 5.1 ci-dessus, le propriétaire du navire/Gard Club ont indiqué qu'ils avaient décidé de communiquer 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 la négligence concurrente en tant que moyen de défense en vertu de l'article 4.3 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui est un moyen de défense analogue à celui pouvant être invoqué par le propriétaire du navire en vertu de l'article III.3 de la Convention de 1969.

5.8 À la 61ème session du Comité exécutif, le représentant du Gard Club a fait valoir les arguments suivants:

Le Gard Club et le propriétaire du navire avaient fait une enquête sur la cause du sinistre au plus tôt. De nombreux éléments de preuve avaient été réunis et de nouveaux éléments pourraient encore être obtenus.

Il a été reconnu que si le Fonds de 1971 devait s'associer au propriétaire du navire et au Gard Club pour invoquer la défense de la négligence concurrente, il souhaiterait naturellement éviter de compromettre sa position concernant l'exonération de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le propriétaire du navire et le Club ont de ce fait compris pourquoi l'Administrateur avait fait certaines observations préliminaires indiquant qu'il n'était pas convaincu qu'une telle exonération de responsabilité soit justifiée par les éléments de preuve présentés jusqu'ici.

Les pièces présentées jusqu'ici par le propriétaire et le Club au Fonds de 1971, bien que substantielles, n'étaient en aucun cas complètes. Au stade actuel, le propriétaire et le Club estimaient qu'il était trop tôt pour que le Fonds prenne une décision concernant la question de savoir si le propriétaire devrait être exonéré de sa responsabilité en vertu de l'article III.2 c). Pour aider le Fonds à décider s'il faudrait adopter une approche commune concernant la question de la négligence concurrente, le propriétaire du navire et le Club avaient communiqué au Fonds des documents préliminaires qui visaient à l'informer des principaux aspects des éléments de preuve dont ils disposaient et ils lui fourniraient sous peu d'autres informations.

Dans l'intervalle, le propriétaire du navire et le Club ont cru comprendre que le Fonds de 1971 restait ouvert en ce qui concernait la question de l'exonération de la responsabilité du propriétaire du navire et que son évaluation actuelle ne suggérait aucunement qu'il existait une preuve indiquant la faute du propriétaire ou des personnes se trouvant à bord du navire. La procédure intentée au Venezuela contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club n'ont toujours pas permis de déterminer l'existence d'une telle faute ou d'expliquer le sinistre de manière crédible par une autre raison que l'état actuel du chenal.

5.9 La délégation vénézuélienne a souligné qu'il était naturel que la procédure en justice engagée auprès des tribunaux vénézuéliens soit longue. Elle a indiqué que le sinistre était dû essentiellement au fait le navire avait quitté la partie draguée du chenal balisé qui était indiquée sur la carte.

5.10 Le Comité exécutif a noté que de l'avis de l'Administrateur, les documents qui avaient été communiqués au Fonds de 1971 donnaient à penser qu'une négligence de la part de l'INC aurait pu être l'un des facteurs à l'origine du sinistre et de la pollution qui avait en résulté et que par conséquent, le propriétaire du navire/Gard Club pourraient être partiellement exonérés de leur responsabilité envers le Gouvernement vénézuélien et d'autres organismes gouvernementaux. Il a également été noté que de l'avis de l'Administrateur, s'il y avait eu effectivement négligence concurrente, le Fonds de 1971 serait également partiellement exonéré pour ce qui était des demandes présentées par le Gouvernement vénézuélien, à l'exception des rubriques portant sur le coût des mesures de sauvegarde. Il a en outre été noté que l'Administrateur n'était pas convaincu, compte tenu des éléments de preuve qui avaient été communiqués au Fonds de 1971 jusqu'ici, que les dommages résultent en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable de l'INC et il estimait par conséquent que le propriétaire du navire pourrait ne pas être totalement exonéré de sa

responsabilité pour ce sinistre en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

5.11 Le Comité exécutif a décidé que, étant donné que tous les éléments de preuve concernant la cause du sinistre n'avaient pas été communiqués au Fonds de 1971, il était trop tôt pour qu'il puisse se prononcer sur les questions relatives à la cause du sinistre et à la négligence concurrente. Le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête portant sur ces questions et a estimé que cette enquête devrait être menée en collaboration avec le propriétaire du navire/Gard Club dans la mesure où il n'y avait pas de conflit d'intérêt entre eux et le Fonds (document 71FUND/EXC.61/14, paragraphe 4.8.10).

5.12 Le Comité exécutif a également chargé l'Administrateur d'invoquer la négligence concurrente en tant que moyen de défense contre la demande soumise par le Gouvernement vénézuélien, si cela était nécessaire, afin de protéger les intérêts du Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.61/14, paragraphe 4.8.11).

5.13 En consultation avec le propriétaire du navire et le Gard Club, l'Administrateur poursuit son enquête sur la cause du sinistre.

5.14 Depuis la 61ème session du Comité exécutif, le propriétaire du navire et le Gard Club ont communiqué de nouvelles pièces à l'Administrateur. Ils ont également fait parvenir au Fonds de 1971 un projet de l'argumentation qui sera prochainement soumise au tribunal de Cabimas.

5.15 L'Administrateur procède actuellement à l'examen de ces pièces. Les avocats vénézuéliens du Fonds de 1971 sont en train de mettre au point l'argumentation qui sera présentée au nom du Fonds de 1971.

5.16 Si la preuve de la négligence de l'INC pouvait être établie, l'Administrateur pense que le Comité exécutif devrait alors se prononcer sur la question de savoir si le Fonds de 1971 devait ou non tenter un recours contre la République du Venezuela en vue de recouvrer toute somme versée par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation.

6 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 3);
 - c) examiner la position que devra prendre le Fonds de 1971 en ce qui concerne la cause du sinistre (section 5); et
 - d) donner à l'Administrateur toutes autres instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement de ce sinistre et les demandes en résultant.
-