



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

COMITE EXECUTIF
55ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.55/7
1er octobre 1997

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

SEA EMPRESS

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 Le présent document rend compte de la situation concernant les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Sea Empress*, survenu le 15 février 1996 à l'entrée de Milford Haven dans le sud du pays de Galles (Royaume-Uni). Pour ce qui est du sinistre, de l'impact du déversement, des opérations de nettoyage et des effets sur la pêche et le tourisme, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.52/7.

1.2 On trouvera dans le présent document un résumé des conclusions du rapport consacré à l'échouement du *Sea Empress* et à l'assistance apportée ultérieurement, publié par la Marine Accident Investigation Branch (MAIB) du ministère des transports du Royaume-Uni, ainsi que des conclusions du Rapport du Bureau des Affaires maritimes de la République du Libéria.

1.3 Le document traite aussi du niveau des paiements du Fonds de 1971 ainsi que d'un certain nombre de demandes d'indemnisation qui, de l'avis de l'Administrateur, devraient être renvoyées au Comité exécutif pour qu'il prenne une décision.

2 Effets sur la pêche

2.1 Le 28 février 1996, le Welsh Office a, en vertu de la loi sur la protection de l'environnement et de l'alimentation, imposé une ordonnance interdisant le débarquement des produits de la pêche et de l'aquaculture provenant d'une zone désignée qui allait de St David's Head à la péninsule de Gower et

s'étendait de 10 à 30 kilomètres au large. Le 20 mars 1996, le Welsh Office a également imposé une interdiction statutaire de la pêche du saumon et de la truite migratrice dans les eaux douces de toutes les rivières et tous les cours d'eau qui se jettent à la mer entre la péninsule de Gower et St David's Head. Le ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation a suivi en permanence les niveaux de la contamination par les hydrocarbures dans les eaux côtières et dans les tissus animaux dans la zone désignée.

2.2 Les poissons à nageoires se sont avérés n'être pas ou guère contaminés et l'interdiction de la pêche a été levée le 3 mai 1996 pour le saumon et la truite migratrice, et le 21 mai 1996 pour d'autres espèces de poissons à nageoires. Certains coquillages, notamment les mollusques bivalves (tels que les coques et les moules) qui vivent dans la zone intertidale et avaient été directement souillés dans certains secteurs ont été plus fortement contaminés et ont mis plus de temps à récupérer. Pour d'autres espèces vivant sur le fond de la mer, notamment les crustacés (tels que les homards et les crabes) et les buccins, on a seulement constaté des teneurs en hydrocarbures quelque peu élevées dans certains secteurs peu après le déversement. L'interdiction frappant le ramassage des coquillages dans la zone intertidale a été levée dans deux secteurs, celui du Burry Inlet le 3 juillet et celui de Three Rivers le 12 septembre 1996. L'interdiction frappant les buccins et les crustacés a été levée le 30 août 1996 dans l'ensemble de la zone désignée, à l'exception de Milford Haven même. Les restrictions ont par la suite été progressivement réduites. Toutes les autres restrictions imposées sur la pêche et le ramassage des coquillages ont été supprimées le 12 septembre 1997.

3 Opérations de nettoyage

3.1 L'autorité du port de Milford Haven et le service du contrôle de la pollution des mers (Marine Pollution Control Unit (MPCU)) du ministère des transports ont coordonné conjointement les opérations d'assistance. Le MPCU a été également chargé de diriger les opérations de lutte contre la pollution au large. Un centre conjoint de lutte (Joint Response Centre (JRC)) a été ouvert à Milford Haven le 16 février 1996 par le MPCU et le Dyfed County Council pour coordonner les opérations de nettoyage à terre. Le JRC, géré par une équipe regroupant des représentants des autorités centrales et locales, des agences pour la protection de l'environnement et de l'industrie pétrolière, a utilisé les installations de l'autorité du port de Milford Haven.

3.2 Le JRC a été maintenu pour diriger les travaux de nettoyage qui restaient à accomplir. A compter de la fin du mois de juillet 1996, les effectifs ont été réduits et les réunions du JRC ont été de moins en moins fréquentes.

3.3 Une étude du littoral sinistré a été menée à bien en avril 1997. Aucune opération majeure de nettoyage n'était prévue après la fin du mois de mai 1997. Une petite équipe de cinq à dix hommes a été maintenue pendant tout l'été pour travailler sur les plages d'agrément et surveiller en permanence le littoral. Des traces de contamination sont parfois notées sous la forme de boules de goudron et il est procédé au nettoyage si besoin est.

3.4 Le 16 septembre 1997, il a été décidé de fermer le JRC avec effet à compter du 5 octobre 1997. Suite à cette décision, l'équipe de cinq à dix hommes mentionnée au paragraphe 3.3 reprendra ses fonctions normales.

4 Situation concernant les demandes

4.1 Situation générale

4.1.1 Au 23 septembre 1997, 888 demandeurs avaient présenté des demandes d'indemnisation au Bureau des demandes d'indemnisation que le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire, Assuranceforeningen Skuld (le Skuld Club), avaient mis en place à Milford Haven.

4.1.2 Des demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de £12 182 192. Des paiements ont été versés à 566 demandeurs pour un montant total de £9 207 995. Sur ce montant, £6 838 382 ont été

versées par le Skuld Club et £2 369 613 par le Fonds de 1971. Par ailleurs, des chèques représentant £104 932 attendent d'être touchés par les demandeurs. La plupart de ces paiements correspondent à 75% des montants approuvés par le Club et le Fonds. Toutefois, des paiements allant jusqu'à 100% des montants approuvés ont été effectués par le Club dans un certain nombre de cas, lorsque le montant des indemnités était modique ou que le demandeur avait pu prouver qu'il avait besoin d'un paiement de plus de 75% pour faire face à des difficultés financières dans l'immédiat.

4.2 Demandes pour les opérations de nettoyage

4.2.1 En ce qui concerne les demandes pour les opérations de nettoyage, la situation a évolué comme suit depuis la 54ème session du Comité exécutif. Il convient également de se reporter au paragraphe 2.2 du document 71FUND/EXC.53/5 et au paragraphe 2.2 du document 71FUND/EXC.54/3.

4.2.2 Le Devon County Council a soumis une demande de £8 979 qui a été évaluée à £5 823. Un paiement intérimaire représentant 75% du montant évalué a été versé.

4.2.3 Le Pembrokeshire County Council a soumis une demande provisoire de £1 094 094 au titre des frais encourus par le Preseli Pembrokeshire District Council et par le South Pembrokeshire District Council avant la réorganisation de l'administration locale le 1er avril 1996. Le Pembrokeshire County Council a aussi soumis des demandes s'élevant à £3 895 292 pour la période courant d'avril à novembre 1996. Sur la base des documents soumis à ce jour, les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont évalué les demandes pour la période courant d'avril à août 1996 à £2 511 699. Des paiements correspondant à 75% des montants évalués, soit au total £1 883 737, ont été versés au Council. Les demandes couvrant la période septembre-novembre 1996 sont actuellement examinées. Le Council a informé le Fonds de 1971 et le Skuld Club qu'il soumettra des demandes s'élevant au total à £122 377 pour la période courant de décembre 1996 à mars 1997. Le Council a également soumis une demande au titre des intérêts de £299 659.

4.2.4 Le Carmarthenshire County Council a soumis une demande s'élevant à £918 561 pour le compte des cinq conseils de district au titre des opérations de nettoyage menées avant le 31 mars 1996. Le County Council a également présenté une demande d'un montant de £353 407 ayant trait aux opérations de nettoyage menées après cette date. Ces demandes sont actuellement examinées.

4.2.5 L'agence pour l'environnement a soumis une demande s'élevant à £401 868 au titre des frais encourus par la National Rivers Authority en matière de personnel, de transport et de location de matériel. Aucun document à l'appui n'a été fourni et un certain nombre de questions ont été soulevées auprès du demandeur.

4.2.6 Le Gouvernement français a soumis une demande d'indemnisation s'élevant à FFfr1 491 337 (£161 000) concernant deux navires ayant apporté leur assistance dans les opérations de nettoyage. A l'issue d'un examen de cette demande par les experts du Fonds de 1971 et du Skuld Club, le Gouvernement français a été invité à fournir des renseignements supplémentaires sur certains points de la demande en question.

4.3 Demandes pour les dommages causés à des biens

Deux cent cinquante-cinq demandes ont été soumises pour des dommages causés à des biens. Les demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de £274 564 et la plupart ont été intégralement acquittées par le Skuld Club.

4.4 Demandes relatives à la pêche

4.4.1 Cent soixante et un pêcheurs ont présenté des demandes au titre du manque à gagner résultant des interdictions de pêcher. Certains de ces pêcheurs se livrent à la pêche de poisson blanc, mais la majorité d'entre eux attrapent des buccins et des crustacés. Certaines des demandes portent sur des dommages causés aux filets et sur la perte de casiers. Les demandes de 124 demandeurs ont été approuvées à raison

d'un montant total de £5 449 345. Des paiements d'un montant total de £4 194 047 ont été effectués à l'égard de ces demandes.

4.4.2 Des demandes présentées par dix pêcheurs au titre de la perte d'appareils de pêche ont été approuvées à raison d'un montant de £40 387. Des paiements d'un montant total de £14 470 ont été effectués à l'égard de ces demandes.

4.4.3 Quatorze demandes relatives aux appareils de pêche présumés perdus ou endommagés suite aux opérations de nettoyage ont été rejetées. Certains de ces demandeurs n'ont pas été en mesure de montrer que des appareils de pêche étaient à l'eau immédiatement avant le déversement étant donné qu'ils n'étaient pas en train de pêcher au moment en question. D'autres ont prétendu qu'ils avaient perdu des casiers dans des zones où aucune opération de nettoyage ou autre activité relative au déversement d'hydrocarbures n'avait été menée.

4.4.4 Une demande a été présentée par un ostréiculteur dont les stocks avaient été contaminés à la suite du déversement et qui n'avait pu vendre ses huîtres à cause de l'interdiction de la pêche. Des paiements d'un montant total de £83 869 ont été versés à ce demandeur, ce qui correspondait à 75% des pertes résultant de la destruction d'une partie des stocks qui auraient normalement été récoltés et vendus chaque mois depuis le sinistre. Au mois de février 1997, la totalité des stocks qui se trouvaient dans l'eau au moment du sinistre avait été détruite.

4.4.5 Quatorze négociants et sociétés de transformation du poisson, des coquillages et des crustacés ont demandé à être indemnisés pour les préjudices subis du fait qu'ils avaient été privés de leurs arrivages à la suite de l'interdiction de la pêche. Deux de ces sociétés font le commerce du poisson blanc, trois autres des buccins et cinq autres des crustacés tandis que deux font le commerce des coques et deux autres des coques et des moules. A ce jour, des paiements provisoires d'un montant de total £1 148 464 ont été versés à dix de ces sociétés.

4.4.6 Des demandes s'élevant à £111 810 ont été reçues de sept pêcheurs au titre des prises de poisson blanc et de calmars présumées réduites. Cinq de ces pêcheurs exercent dans le North Devon et deux à Swansea, qui correspondent à des zones du Canal de Bristol qui n'ont pas été affectées par les déversements d'hydrocarbures du *Sea Empress*. Les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 examinent actuellement ces demandes.

4.5 Demandes du secteur du tourisme ou apparenté

4.5.1 Des demandes ont été soumises par 398 exploitants du secteur du tourisme, à savoir hôtels, chambres d'hôtes, caravaning, magasins et restaurants, ainsi que par une école de voile, un centre de sports nautiques, une école de plongée et un petit nombre de magasins d'articles de pêche à la ligne. La majorité des demandes émanent de petits commerces offrant un hébergement en chambres d'hôtes ou en location. Des demandes appartenant à cette catégorie émanent de 227 exploitants ont été approuvées à raison d'un montant total de £1 217 183 et des paiements d'un montant total de £843 602 ont été effectués. Un certain nombre de demandes sont actuellement examinées.

4.5.2 On se souviendra que le Comité exécutif a rejeté un certain nombre de demandes du secteur du tourisme étant donné qu'elles ne satisfaisaient pas aux critères de recevabilité énoncés par l'Assemblée et le Comité exécutif. Il convient de se reporter en particulier aux décisions prises par le Comité à sa 53^{ème} session (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphes 3.5.15 à 3.5.33). L'Administrateur a rejeté 76 demandes de ce secteur car les demandeurs n'avaient pas montré qu'ils avaient subi des préjudices économiques suite au sinistre du *Sea Empress*.

5 Niveau du paiement des demandes

5.1 Décisions prises par le Comité exécutif à ses 48ème à 54ème sessions

5.1.1 A sa 48ème session, le Comité exécutif a décidé de limiter les paiements que l'Administrateur était autorisé à verser à 75% des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, étant donné que le montant total des demandes nées du sinistre du *Sea Empress* risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. A ses 49ème, 50ème, 52ème et 53ème sessions, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait, pour l'instant, continuer de limiter ses paiements à 75% des préjudices effectivement subis par les demandeurs (paragraphe 3.4.7 du document FUND/EXC.48/6, paragraphe 3.8.21 du document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.12.16 du document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.6.22 du document 71FUND/EXC.52/11 et paragraphe 3.5.8 du document 71FUND/EXC.53/12).

5.1.2 A sa 54ème session, le Comité exécutif a de nouveau examiné la question du niveau des paiements. L'examen s'appuyait sur une estimation de l'Administrateur concernant le montant total des demandes nées du sinistre (paragraphe 3.2.7 du document 71FUND/EXC.54/10), et sur une note présentée par la délégation du Royaume-Uni (document 71FUND/EXC.53/3/1) dans laquelle figuraient deux estimations du montant total des demandes, la plus basse étant de £32 millions, la plus élevée de £41 millions. Le Comité a pris note des renseignements contenus dans le paragraphe 3.4 du document 71FUND/EXC.54/3 au sujet des possibilités pour les victimes du sinistre du *Sea Empress* d'obtenir une indemnisation en vertu du Contrat relatif à un supplément à la responsabilité des navires-citernes pour la pollution par les hydrocarbures (contrat CRISTAL).

5.1.3 Les débats de la 54ème session sont résumés dans les paragraphes 3.2.11 à 3.2.17 du document 71FUND/EXC.54/10.

5.1.4 Le Comité exécutif a conclu, à sa 54ème session, qu'un degré considérable d'incertitude continuait de planer sur le montant total des demandes, en particulier du fait que des demandes pourraient encore être formées contre le Fonds de 1971 pendant plus de 18 mois. Pour cette raison, le Comité a décidé de maintenir à 75% le niveau des paiements du Fonds de 1971 (paragraphes 3.2.18 du document 71FUND/EXC.54/10).

5.1.5 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de s'efforcer d'obtenir autant de renseignements que possible sur le montant des demandes en suspens et des demandes potentielles afin de lui permettre de revenir sur le niveau des paiements à sa 55ème session. Il l'a également chargé de poursuivre ses entretiens avec Cristal Ltd afin de trouver une solution pratique au problème de la notification des demandes en vertu du contrat CRISTAL (paragraphe 3.2.19 du document 71FUND/EXC.54/10).

5.2 Examen des demandes par l'Administrateur

L'Administrateur s'efforce d'obtenir des chiffres plus précis pour ce qui est du montant total des demandes. Il poursuit également ses entretiens avec Cristal Ltd sur certaines questions qui sont en rapport avec la décision du Fonds de 1971 sur le niveau de ses paiements. L'Administrateur présentera tous les renseignements qu'il obtiendra sur ces points dans un additif au présent document.

6 Demandses soumises à l'examen du Comité exécutif

6.1 Demandses émanant de Hamdden Ltd et des clubs de pêche à la ligne

6.1.1 A sa 49ème session, le Comité exécutif a pris note des renseignements communiqués par un avocat qui représentait Hamdden Ltd, une société vendant des droits de pêche, ainsi que quatorze clubs de pêche à la ligne du sud du pays de Galles qui avaient l'intention de soumettre des demandes au titre des pertes économiques qu'ils estimaient avoir subies suite au sinistre du *Sea Empress*.

6.1.2 L'avocat représentant les demandeurs potentiels a présenté les renseignements ci-après (paragraphe 7.3 et 7.4 du document FUND/EXC.49/9):

En Angleterre et au pays de Galles, la pêche à la ligne se pratique essentiellement dans le cadre de clubs. Ces clubs sont constitués afin de donner à leurs membres l'accès à cette activité que ces derniers ne pourraient pas exercer individuellement si les clubs n'avaient pas acquis les droits de pêche.

Les clubs, en tant qu'entités juridiques, sont soit des associations sans personnalité morale, soit des sociétés à responsabilité limitée. En général, les clubs cherchent à se procurer suffisamment de recettes pour couvrir leurs dépenses et ne peuvent donc pas être considérés de quelque manière que ce soit comme des organisations à but lucratif.

Les clubs acquièrent les droits de pêche soit en achetant le titre foncier de la rive qui, en droit, confère à l'acquéreur le lit de la rivière jusqu'au milieu de sa largeur, soit en achetant les droits de pêche qui peuvent être acquis indépendamment du terrain lui-même. Il est aussi possible d'obtenir des droits de pêche grâce à un bail ou une licence accordé par le propriétaire du terrain.

Les clubs financent l'acquisition des droits de pêche en prélevant des cotisations annuelles auprès de leurs membres. Dans bien des cas, le prix payé pour les droits de pêche est inférieur à leur véritable valeur sur le marché, compte tenu des relations de longue date qui lient le club aux propriétaires et l'avantage qu'il y a pour la collectivité de donner à la population locale le droit de pêcher.

6.1.3 Cet avocat a indiqué que les demandes seraient présentées sur la base suivante:

Les demandes que les clubs de pêche à la ligne se proposent de soumettre tiendront compte, d'une part, du versement de sommes qui n'ont pas eu de contrepartie et, d'autre part, de pertes de recettes. Les dépenses vaines et les pertes de recettes découlent directement de la fermeture des lieux de pêche du 17 mars au 3 mai, ce qui représente 21,86% de la saison dont la date de clôture est le 17 octobre. Sur le plan des recettes, les clubs ont subi des pertes de cotisations, des pertes de ventes de tickets à la journée à des pêcheurs à la ligne occasionnels et des pertes d'autres recettes. Des demandes seront donc préparées et soumises sur la base d'une analyse des comptes du club. Il sera tenu compte, dans toute la mesure du possible, du fait que les clubs sont tenus de s'efforcer d'atténuer les préjudices qu'ils pourraient avoir subis.

6.1.4 Le Comité exécutif a confirmé que les demandes ne devraient pas être examinées tant qu'elles n'auraient pas été effectivement soumises. Il a donc décidé de ne pas se pencher sur la recevabilité de ces demandes potentielles (paragraphe 3.8.14 du document FUND/EXC.49/12).

6.1.5 Depuis la 49ème session du Comité, des demandes couvrant la période allant du 20 mars au 3 mai 1996 ont été soumises par la société susmentionnée (Hamdden Ltd) et 11 associations sans personnalité morale (clubs de pêche à la ligne) qui exercent leurs activités dans les cours d'eau du pays de Galles visés par l'interdiction que le Gouvernement du Royaume-Uni a imposée sur les poissons migrateurs.

Demandes au titre du manque à gagner

6.1.6 Hamdden Ltd et cinq clubs de pêche à la ligne ont maintenu qu'ils avaient subi un manque à gagner qui résultait de l'interdiction de la pêche. Les demandes au titre du manque à gagner s'élèvent au total à £85 183, dont £74 064 pour Hamdden Ltd. Tant Hamdden Ltd que les clubs de pêche à la ligne demandent à être indemnisés au titre du manque à gagner qui a résulté d'une réduction des ventes de tickets à la journée aux pêcheurs à la ligne occasionnels et/ou du non-renouvellement des cotisations pour 1996 des personnes membres des clubs en 1995, pertes qu'ils estiment dans les deux cas résulter de l'interdiction de la pêche. La demande présentée par Hamdden Ltd porte également sur le manque à gagner subi dans d'autres

secteurs d'activité, tels qu'une école de pêche, la fourniture de l'hébergement et la vente de produits alimentaires et de boissons.

6.1.7 On se souviendra qu'à sa 50ème session, le Comité exécutif a examiné une demande pour préjudice économique qui avait été soumise par un club de pêche à la ligne de la rivière Cleddau à une vingtaine de kilomètres au nord-est de Milford Haven. Il a été noté que cette rivière avait été visée par l'interdiction de la pêche frappant les poissons migrateurs (c'est-à-dire le saumon et la truite de rivière). Il a également été noté que la demande qui s'élevait à £3 800 avait trait à des pertes dues à une baisse du nombre des membres du club en 1996 qui aurait résulté du sinistre du *Sea Empress*. Le Comité a estimé que les pertes subies par le club de pêche à la ligne devraient être considérées comme un dommage causé par contamination. Il a donc décidé que cette demande était recevable en principe (paragraphe 3.12.12 du document 71FUND/EXC.50/17).

6.1.8 Compte tenu de la décision du Comité exécutif à laquelle il est fait mention au paragraphe 6.1.7, l'Administrateur estime que les demandes pour manque à gagner du type de celles présentées au paragraphe 6.1.6 ci-dessus sont recevables en principe.

Droits de pêche à la ligne et cotisations

6.1.9 Hamdden Ltd a demandé à être indemnisé suite à sa décision de rembourser à 20% les droits de pêche qu'elle avait vendus à 107 pêcheurs à la ligne pour la saison 1996 de pêche à la ligne. Ce remboursement porte sur la période pendant laquelle l'interdiction de pêcher était en vigueur. Cette demande s'élève à £12 930.

6.1.10 Huit clubs de pêche à la ligne ont présenté des demandes d'indemnisation au nom de leurs membres au titre des cotisations versées pour la saison 1996 de pêche à la ligne qui couvraient la période d'interdiction de la pêche. Ces demandes s'élèvent au total à £15 465.

6.1.11 L'avocat qui représente ces demandeurs a soumis les renseignements supplémentaires ci-après eu égard à ces différentes demandes:

Les pêcheurs à la ligne/membres ont acheté auprès de Hamdden Ltd/des clubs de pêche à la ligne le droit de pêcher dans des eaux précises pour toute la saison 1996. Ces pêcheurs à la ligne/membres ont perdu l'occasion de pêcher pendant une partie de la période pour laquelle ils s'étaient acquittés de ce droit.

Le payeur des droits/le membre du club de pêche à la ligne ont conclu un contrat avec Hamdden Ltd/le club de pêche à la ligne en réglant un droit convenu en échange de la possibilité de pêcher à la ligne pendant une période donnée. En raison de la contamination, Hamdden Ltd/les clubs de pêche à la ligne ont en fait été dans l'incapacité de remplir intégralement leur part de contrat.

On reconnaît que ni dans le cas de Hamdden Ltd ni dans celui des clubs de pêche à la ligne, le contrat ne prévoit de modalité précise autorisant le payeur des droits/le membre du club à demander le remboursement de sa cotisation ou d'une partie de cette cotisation si la pêche n'est pas possible. Toutefois, la "common law" permettrait légalement au pêcheur à la ligne/au payeur des droits de demander un remboursement de la part de la cotisation qu'il n'a pas rentabilisée conformément à la théorie de l'impossibilité d'exécution d'un contrat qui stipule que lorsqu'un événement nouveau qui n'est pas lié au comportement des parties rend impossible l'exécution du contrat, les tribunaux peuvent intervenir pour mettre fin aux obligations découlant dudit contrat.

La section 1(2) de la Law Reform (Frustrated Contracts) Act 1943 stipule ce qui suit:

Toutes les sommes versées ou dues à toutes parties conformément au contrat avant le dessaisissement des parties...peuvent, dans le cas des sommes ainsi versées, être recouvertes en tant que sommes perçues pour le bénéfice de la partie par qui elles ont été versées...

La Law Reform (Frustrated Contracts) Act 1943 autorise, dans ces cas, le payeur des droits/le membre à demander le remboursement, auprès de Hamdden Ltd/du club de pêche à la ligne, des sommes versées en contrepartie desquelles Hamdden Ltd/le club de pêche à la ligne ont été dans l'incapacité totale ou partielle de fournir leur part de contrat en raison de l'événement qui a rendu impossible l'exécution du contrat, à savoir la pollution et la fermeture ultérieure de la pêche.

Il y a eu perte. Que cette perte confère des droits à Hamdden Ltd et aux clubs de pêche à la ligne en vertu de la théorie sur l'impossibilité d'exécuter un contrat (Common Law Doctrine of Frustration) ou qu'elle investisse de droits l'acheteur des droits de pêche et les pêcheurs à la ligne vient après la question de savoir en premier lieu si la perte existe et si celle-ci peut être correctement indemnisée conformément aux règles du Fonds de 1971.

6.1.12 En ce qui concerne la demande de remboursement des droits de pêche, l'Administrateur estime qu'il convient de se demander si la perte subie par Hamdden Ltd résultait de l'exécution d'une obligation de rembourser une partie des droits. Le Règlement intérieur de Hamdden Ltd stipule que Hamdden Ltd ne sera pas tenue responsable de toute modification apportée à la saison de la pêche ou autre interdiction indépendante de sa volonté. De l'avis de l'Administrateur, cette disposition établit clairement que Hamdden Ltd ne se trouvait pas dans l'obligation juridique de rembourser les droits de pêche pour la partie de l'année pendant laquelle l'interdiction de la pêche était en vigueur. L'Administrateur estime que cette disposition exclut également l'application de la théorie sur l'impossibilité d'exécuter un contrat. De plus, même en l'absence d'une telle disposition, cette théorie n'aurait pas pu être appliquée dans ce cas. Il conviendrait de noter que les personnes concernées n'ont pas été privées de tous les avantages du contrat étant donné que la pêche n'a été interdite que pendant une partie de la saison. L'Administrateur estime, par conséquent, que Hamdden Ltd n'est pas en droit d'être indemnisée au titre des pertes subies en raison du remboursement des droits de pêche.

6.1.13 En ce qui concerne les demandes soumises par les clubs de pêche à la ligne au nom de leurs membres, l'Administrateur estime que chaque membre devrait être considéré comme demandeur et que les pertes qu'ils ont subies correspondent à une perte de jouissance. De l'avis de l'Administrateur, une demande pour perte de jouissance n'est pas recevable aux fins d'indemnisation.

Frais encourus pendant l'interdiction de la pêche

6.1.14 Les clubs de pêche à la ligne ont présenté des demandes s'élevant au total à £10 576 au titre de certaines dépenses encourues pendant la période d'interdiction de la pêche, à savoir location des droits de pêche, primes d'assurance, frais d'entretien (remise en état des rives et des sentiers d'accès des cours d'eau, désherbage des cours d'eau, enlèvement des débris au fond des cours d'eau), paiements aux gardes-pêche, taxes sur l'eau et autres frais généraux.

6.1.15 De l'avis de l'Administrateur, les frais sur lesquels portent ces demandes ne sont pas recevables aux fins d'indemnisation étant donné qu'ils auraient été encourus qu'il y ait eu ou non une interdiction de la pêche. Il propose, par conséquent, que ces éléments de demandes soient rejetés.

6.2 Demande d'une société exportatrice de coquillages et de crustacés industriels

6.2.1 Edwards Associates, une société exportatrice de coquillages et de crustacés industriels basée à Newport (pays de Galles) à environ 177 kilomètres de Milford Haven, a soumis une demande de £1 014 346 au titre de pertes résultant de l'interdiction de la pêche frappant les buccins.

6.2.2 A sa 49ème session, le Comité exécutif a jugé qu'il existait un degré raisonnable de proximité entre la contamination causée par le sinistre du *Sea Empress* et les pertes présumées subies par Edwards Associates et que, par conséquent, la demande était recevable en principe (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.8.12). Les pertes subies par Edwards Associates ont été évaluées à titre provisoire par les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club à £369 693. Edwards Associates a reçu des paiements intérimaires d'un montant de £277 270, correspondant à 75% des pertes estimées.

6.2.3 Une partie de la demande présentée par Edwards Associates, qui concerne les pertes de ventes à certains clients, soulève une question de principe. La situation peut être résumée comme suit:

Edwards Associates vend des buccins traités par Quay Fresh and Frozen Foods Ltd, une société contractante de Edwards Associates chargée de la transformation des buccins, à des clients étrangers à un prix convenu. Le demandeur a déclaré que certains clients avaient demandé à Edwards Associates d'émettre des factures pour des quantités inférieures aux quantités effectivement vendues et à des prix inférieurs à ceux payés. En outre, ces clients ont réglé le montant facturé et ont par la suite complété l'achat en effectuant un paiement supplémentaire pour régler le solde. Il semble que ce procédé ait eu pour objet de réduire le montant des taxes à l'importation que doivent verser ces clients.

Edwards Associates a fourni des comptes et des documents justificatifs accusant réception du paiement des factures ainsi que des paiements supplémentaires. Ces autres paiements ont été versés sur le compte bancaire d'Edwards Associates par différentes voies, notamment par l'intermédiaire de membres de la famille Edwards. Il n'a pas été possible d'établir de lien entre tous ces paiements et les envois de buccins congelés. Tous les paiements reçus par Edwards Associates quelqu'en soit le moyen ont été inclus dans les comptes annuels et semblent avoir été déclarés au fisc britannique.

Il a été déclaré que le demandeur avait adopté ce procédé au bénéfice du client, sans aucun avantage financier direct pour lui-même.

6.2.4 Le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont provisoirement évalué les pertes subies par Edwards Associates sur la base des prix et des quantités effectivement facturés.

6.2.5 Edwards Associates a toutefois maintenu que certaines des factures présentées à l'appui de la demande ne donnaient pas une idée précise des prix obtenus en 1996 par la société. Le demandeur a soutenu que la demande devraient être évaluée sur la base des prix et quantités effectivement convenus avec les clients étrangers et non pas sur la base des montants facturés. Selon le demandeur, la pratique consistant à sous-facturer a cessé en 1996 en raison d'enquêtes douanières dans le pays en cause.

6.2.6 Les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont enquêté sur les prix courants des buccins et ont découvert, d'après les renseignements communiqués par un autre exportateur de buccins, que lors de la période en cause en 1996, les buccins étaient achetés dans le pays en question à des prix supérieurs aux prix parfois facturés par Edwards Associates.

6.2.7 L'Administrateur a évalué la situation comme suit. Le demandeur a présenté des factures indiquant certains prix et certaines quantités eu égard à des ventes à certains clients étrangers. Le demandeur a maintenu que le montant total effectivement payé pour certains envois était supérieur au montant indiqué sur les factures correspondantes. Les enquêtes menées par les experts du Fonds de 1971 et du Skuld Club montrent que le demandeur aurait probablement reçu des montants supérieurs pour certains envois à ceux effectivement facturés. Néanmoins, l'Administrateur estime qu'il serait peu judicieux que le Fonds de 1971 ne tienne aucun compte des preuves écrites des prix obtenus que constituent les factures qui, de l'aveu même du demandeur, étaient incorrectes de manière à permettre aux clients de payer moins de taxes à l'importation. L'Administrateur juge donc que la demande concernant les pertes de ventes à ces clients, devrait être évaluée sur la base des prix et quantités effectivement facturés à ces clients pendant la période couverte par la demande.

6.3 Demande pour dommages résultant d'un accident de la circulation

6.3.1 Une demande de £536 a été présentée au titre de frais encourus pour la réparation d'un véhicule endommagé suite à un accident de la circulation dans les environs de Tenby le 11 mars 1996. Selon le demandeur, l'accident est survenu parce que la route était recouverte d'une fine pellicule d'hydrocarbures. Un convoi de tracteurs et de camions-citernes agricoles auraient transporté des hydrocarbures provenant des plages contaminées suite au sinistre du *Sea Empress* vers une zone d'évacuation située à environ 1/2 mile de la plage de Tenby et des gouttelettes d'hydrocarbures se seraient déposées sur les routes pendant

quinze jours environ. Il n'y aurait eu en outre aucun panneau avertissant de l'état de la route et la fine pellicule d'hydrocarbures aurait formé une émulsion avec l'eau de pluie créant une surface glissante.

6.3.2 Le demandeur a communiqué les renseignements ci-après au sujet de l'accident:

Le demandeur a vu un véhicule freiner à environ 50 à 100 mètres devant lui. Il a alors lui-même freiné mais ceci ne lui pas permis de ralentir la vitesse de son véhicule. Les roues se sont bloquées et son véhicule a dérapé et est entré en collision avec le véhicule qui se trouvait devant lui. Le demandeur et le conducteur de l'autre véhicule ont tous deux noté qu'il n'y avait aucune trace de dérapage bien que les roues du véhicule du demandeur se soient bloquées.

6.3.3 Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club pour surveiller les opérations de nettoyage ont déclaré que des opérations de nettoyage avaient été menées à Tenby au moment de l'accident de la circulation et qu'il est possible que les véhicules utilisés dans le cadre de ces opérations aient circulé près de l'endroit où l'accident est survenu. Les experts ont toutefois souligné que la plupart des grands camions-citernes avaient emprunté un itinéraire différent et n'avaient pas traversé la ville mais l'avaient contournée.

6.3.4 Le procès-verbal d'une réunion du JRC tenue le 29 février 1997 fait état de l'évolution d'une situation problématique à Tenby due aux hydrocarbures déversés sur les routes rendues de ce fait glissantes. Le procès-verbal indiquait aussi que le Dyfed County Council se chargerait de faire nettoyer les routes et qu'un panneau routier avertissant du danger serait mis en place par la police. Le procès-verbal d'une réunion ultérieure note que le nettoyage des routes le long de l'itinéraire suivi par les véhicules qui transportaient les déchets d'hydrocarbures collectés a été entrepris du 5 au 7 mars 1996.

6.3.5 L'Administrateur a évalué la situation comme suit. Lorsque des résidus d'hydrocarbures sont transportés par camion d'une plage polluée à un site d'évacuation des déchets, des gouttelettes d'hydrocarbures peuvent s'échapper du camion et rendre la surface des routes glissantes. L'Administrateur estime que si, dans une telle situation, une collision entre deux véhicules motorisés survient du fait de l'état glissant des routes, les dommages subis par les véhicules devraient être considérés comme des dommages causés par la contamination. Si le Comité exécutif partage ce point de vue, l'Administrateur enquêtera sur les preuves entourant l'accident pour établir la recevabilité de la demande.

7 Enquêtes sur la cause du sinistre

7.1 Enquêtes des autorités britanniques

7.1.1 La Marine Accident Investigation Branch (MAIB) du ministère des transports du Royaume-Uni a mené une enquête sur le sinistre du *Sea Empress*. Le rapport consacré par l'Inspecteur-Chef du bureau des accidents maritimes à l'échouement du *Sea Empress* et l'assistance apportée ultérieurement a été publié le 27 mars 1997. L'enquête avait pour objet de déterminer les circonstances et les causes du sinistre, dans le but d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et d'éviter que des sinistres surviennent à l'avenir. Le rapport ne cherche ni à répartir la responsabilité ni à répartir la faute.

7.1.2 Le rapport du MAIB contient le résumé suivant:

Le navire-citerne *Sea Empress* transportant 130 018 tonnes de pétrole brut léger Forties s'est échoué au large des Middle Channel Rocks aux approches de Milford Haven à 20h07 le 15 février 1996. Il y avait à bord un pilote et le navire entré dans le port par le West Channel. Bien que le moteur principal ait été arrêté, que le navire ait fait machine arrière et que les deux ancres aient été jetées, le navire a continué sa route et s'est échoué, à environ 5 encablures au nord-est de la position initiale d'échouement. Le temps était beau et clair avec un vent de force 4/5 soufflant d'ouest en nord-ouest.

Le navire est équipé de citernes à ballast latérales mais non de citernes de double fond. Les citernes à cargaison et à ballast latérales situées à tribord se sont déchirées lorsque le

navire s'est échoué pour la première fois entraînant une assiette négative et une gîte à tribord. Des hydrocarbures se sont échappés des citernes à cargaison endommagées.

Le plan d'urgence des autorités portuaires de Milford Haven et le plan national d'urgence du service de lutte contre la pollution des mers (Marine Pollution Control Unit) ont tous deux été mis en oeuvre rapidement. Dans les heures qui ont suivi, les gérants du *Sea Empress* avaient accepté une offre d'assistance émanant d'un consortium d'assistance aux termes de l'Accord général de sauvetage du Lloyd's et de la clause "no cure, no pay" (LOF95).

Le *Sea Empress* a été déplacé vers des eaux plus profondes dans lesquelles il a pu mouiller et être maintenu en position à l'aide de remorqueurs du port de Milford Haven. Ceci a pu se faire sans perte supplémentaire de cargaison et l'intention était d'alléger le navire sinistré le plus rapidement possible de manière à ce qu'il puisse entrer dans le port et décharger le reste de sa cargaison. Un navire de délestage approprié a été identifié et on a commencé à préparer le *Sea Empress* en vue de cette opération.

De grands vents ayant été annoncés, il a été décidé de retourner le navire sinistré pour qu'il mouille le nez dans le vent. Cette opération a été menée à bien le 17 février alors que les préparatifs en vue du délestage étaient encore en cours. Ce n'est qu'après que le navire ait été retourné et que les conditions météorologiques se soient déjà détériorées que le contrôle du navire sinistré a été perdu et qu'il s'est échoué au large de Saint Ann's Head.

Pendant les quatre jours qui ont suivi, les efforts déployés par les sauveteurs pour reprendre le contrôle du navire sinistré se sont révélés vains et le navire a touché le fond à plusieurs reprises, au large des Middle Channel Rocks et de Saint Ann's Head. Ce n'est que le 21 février que le navire sinistré a pu être renfloué avec succès et maîtrisé. Il a été amené à quai dans le port où le reste de sa cargaison a été déchargé.

Il n'y a eu aucune perte en vies humaines ni de blessures graves.

La cause de l'échouement initial s'est révélée être une erreur de pilotage.

Les principaux facteurs, mises à part les mauvaises conditions météorologiques, ayant contribué à la si grande lenteur de l'opération de sauvetage, étaient le manque de remorqueurs à la puissance et aux capacités de manoeuvre suffisantes, ainsi qu'un manque de connaissance des courants de marée dans la zone.

Du fait de l'échouement initial, environ 2 500 tonnes de pétrole brut se sont échappées et près de 69 300 autres tonnes ont été perdues en mer pendant la durée de l'opération de sauvetage.

7.1.3 Le rapport stipule que l'erreur de pilotage responsable de l'échouement initial était due en partie à un manque de formation et d'expérience dans le pilotage des navires-citernes de grande dimension.

7.2 Enquête de la République du Libéria

7.2.1 Le Commissaire aux Affaires maritimes de la République du Libéria a publié un rapport d'enquête sur l'échouement du *Sea Empress* qui stipule ce qui suit:

Ni avant que le pilote ait embarqué ni lors de son embarquement, le capitaine et le pilote n'ont discuté d'un plan d'approche quelconque, bien que la résolution 285(8) de l'OMI ait été respectée au sens large. Toutefois, ceci n'aurait pas eu d'incidences sur les événements qui ont suivi car le capitaine ne savait pas que le pilote manquait d'expérience sur les navires de cette dimension et il aurait probablement suivi les conseils du pilote selon lequel il n'y avait pas de courant est/ouest étant donné que le pilote était venu de l'entrée du port à sa rencontre. Le capitaine se serait appuyé sur l'expérience du pilote et une explication logique de l'approche qu'il aurait proposée.

Le pilote disposait d'une heure et 50 minutes au moment de son embarquement pour amener le navire au quai de la jetée n°1 de Texaco avant marée basse. Le temps de passage normal est d'une heure à partir de la zone d'embarquement. Par conséquent, dans ce cas-ci, l'arrivée au large du quai aurait eu lieu 50 minutes avant marée basse. La profondeur minimale dans la jetée est de 19 mètres.

Depuis qu'il avait obtenu sa qualification de pilote de classe 2 en mai 1995, le pilote n'avait piloté "à partir de la mer" que trois navires d'un port en lourd supérieur à 90 000 tonnes. Le *Sea Empress* était le plus grand navire qu'il ait eu piloté seul. Il semble évident que la méthode de navigation utilisée pour entrer dans le West Channel et la méthode de jugement de l'"écart" entre les deux séries de feux d'alignement ont été régulièrement employées dans le cas de navires de plus petites dimensions qui étaient peut-être plus faciles à manoeuvrer et en mesure de réagir plus rapidement si une correction de cap s'était imposée en raison des changements de marée et de vent. N'ayant jamais piloté de navires plus grands, le pilote peut avoir présumé que tous les navires pouvaient être ainsi pilotés et n'a tenu aucun compte des conditions de vent et de marée qui prévalaient.

La route fond suivie depuis l'entrée dans le canal était probablement plus proche des 040° que des 025° or 030° tel que le navire était gouverné et a amené celui-ci à franchir la ligne de niveau des 15 mètres. L'homme de barre a fait observer que l'absence de manoeuvre de la part du navire pourrait être attribuée au coussin d'eau formé contre le mur rocheux du bord du canal avant l'échouement.

En conclusion, il y a eu échouement parce que:

- a) Le pilote n'a pas suffisamment tenu compte du courant de marée traversier à l'entrée du canal pensant qu'à ce moment il n'y aurait pas de courant traversier.
- b) Le pilote ne s'est pas servi des feux d'alignement à partir de sa position d'embarquement pour vérifier, sur le trajet menant à l'entrée du canal, s'il y avait un courant traversier.
- c) Les autorités portuaires/de pilotage n'ont pas suffisamment suivi les procédures de contrôle visant à:
 - 1) surveiller l'approche des navires à fort tirant d'eau lorsqu'ils entrent ou quittent le port, et conseiller le pilote du navire au cas où il ne suivait pas l'alignement, en l'informant de l'importance de son écart par rapport à cet alignement; et
 - 2) surveiller étroitement les promotions annuelles des pilotes débutants jusqu'à ce qu'ils aient acquis assez d'expérience pour le tonnage visé par le permis et jusqu'à ce qu'ils obtiennent leur qualification de pilotes de classe 1.

7.2.2 Examen des rapports par l'Administrateur

L'Administrateur procède actuellement à l'examen des deux rapports d'enquête sur les causes du sinistre du *Sea Empress*, avec l'assistance des juristes du Fonds de 1971. Il informera le Comité exécutif de ses conclusions en temps voulu.

8 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité Exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements communiqués dans le présent document;
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre;

- c) se prononcer sur le niveau des paiements que doit effectuer le Fonds de 1971 (paragraphe 5 ci-dessus);
 - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant la recevabilité:
 - i) des demandes de Hamdden Ltd et des clubs de pêche à la ligne (paragraphe 6.1);
 - ii) de la demande d'une société exportatrice de coquillages et de mollusques industriels (paragraphe 6.2);
 - iii) de la demande résultant d'un accident de la circulation (paragraphe 6.3); et
 - e) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées au sujet d'autres aspects du sinistre.
-