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

COMITÉ EXÉCUTIF
63ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.63/5/Add.1
29 mars 2000
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

SEA EMPRESS

Note de l'Administrateur

Résumé:	La Cour d'Appel a réduit l'amende infligée au port autonome de Milford Haven (MHPA) qui passe de £4 millions à £750 000.
Mesures à prendre:	Donner à l'Administrateur les instructions appropriées.

1 Introduction

1.1 L'Environment Agency du Royaume Uni a engagé une procédure pénale contre deux parties défenderesses, à savoir le port autonome de Milford Haven (MHPA) et celui qui était le capitaine du port de Milford Haven à l'époque du sinistre, l'un et l'autre étant accusés d'être à l'origine de l'introduction de matières polluantes (pétrole brut et combustible de soute) dans des eaux réglementées, en violation de l'article 85(1) de la loi de 1991 sur les ressources en eaux. Le déversement du pétrole brut et du combustible de soute constituait une atteinte aux droits du public. En outre, il est reproché au MHPA de ne pas avoir bien réglementé la navigation ni convenablement dirigé les services de pilotage dans le port. Depuis l'ouverture de la procédure correctionnelle, le 12 janvier 1999, le capitaine du port a plaidé non coupable, ce qui a été accepté par l'Environment Agency. Le port autonome de Milford Haven a plaidé coupable sur le chef d'introduction de matières polluantes - pétrole brut et combustible de soute - dans des eaux contrôlées, en violation de l'article 85(1) de la loi de 1991 sur les ressources en eaux, qui expose à une peine d'emprisonnement de deux ans au plus ou à une amende ou aux deux à la fois. Le port autonome a plaidé non coupable sur tous les autres chefs d'accusation. Les moyens de défense invoqués ont tous été admis par l'Environment Agency. En conséquence, la justice n'a pas eu à statuer sur le fond. Le 15 janvier 1999, le tribunal a rendu son jugement et a condamné le port autonome de Milford Haven à verser une amende de £4 millions et à assumer une partie des dépens pour un montant de £825 000. Dans son jugement, le juge de première instance a sévèrement critiqué sur plusieurs points le MHPA et la manière dont il avait géré le port.

1.2 Le MHPA a fait appel de la sentence.

2 Faits survenus récemment

2.1 La Cour d'appel a rendu son jugement le 16 mars 2000[<1>].

2.2 La Cour d'appel a reconnu que le juge de première instance avait eu raison de souligner que le sinistre avait causé des dommages très graves et que le MHPA ne pouvait échapper à une lourde amende. Toutefois, la Cour d'appel, au moment de rendre son jugement, a pris en compte plusieurs considérations:

> Les efforts du MHPA pour atténuer les dommages causés en contribuant aux opérations de nettoyage ne pouvaient être ignorés.
>
> Les risques notables encourus en matière de navigation par suite du nombre croissant de gros navires qui étaient entrés dans le port ces dernières années imposaient certes au MHPA des obligations en matière de gestion du port, notamment en ce qui concerne le classement des navires et la formation des pilotes, mais la Cour d'appel a estimé que la manière dont le MHPA avait traité ces questions à la suite du sinistre, par exemple, en instaurant de nouvelles procédures régissant l'entrée dans le port des superpétroliers et de nouvelles méthodes de classement des navires devaient également être prise en compte.
>
> Il convenait aussi de tenir compte de la situation financière du port ainsi que des effets qu'aurait une amende trop lourde. De plus, l'importance du rôle joué par le port dans la région ne pouvait être ignorée, dans la mesure où le port et les raffineries de pétrole étaient créateurs d'emplois locaux et que la pollution avait porté préjudice aux revenus des personnes qui dans la région vivaient de la pêche et du tourisme. Le fardeau de l'amende retomberait sur les usagers du port sous forme d'un relèvement des redevances.

2.3 La Cour d'appel a examiné un rapport où était exposée en détail la situation financière du MHPA et qui montrait l'effet que l'amende aurait pendant plusieurs années. La Cour, après avoir examiné la capacité d'emprunt du MHPA, a conclu que, même si cette capacité était de £36 millions, £6 millions seulement étaient disponibles à des fins autres que les dépenses d'équipement.

2.4 La Cour d'appel a donc estimé en conclusion que le juge de première instance n'avait pas suffisamment tenu compte du fait que le MHPA avait plaidé coupable et de l'effet qu'aurait l'amende sur la situation financière du MHPA et qu'il avait cru la situation financière du port beaucoup plus florissante qu'elle ne l'était en réalité.

2.5 De ce fait, la Cour d'appel a estimé que l'amende originale était trop élevée et devait être ramenée à £750 000 à payer en trois versements le 1er juin, le 1er septembre et le 1er décembre 2000.

2.6 Le MHPA a déjà, comme ordonné par le tribunal de première instance, versé £825 000 au titre des dépens.

3 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

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

b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il estimera appropriées concernant ce sinistre.

[<1>] La transcription du jugement de la Cour d'appel n'est pas encore disponible. Le résumé qui figure aux paragraphes 2.2 à 2.5 repose sur les notes prises par les avocats du Fonds de 1971 lors de l'audience de la Cour d'appel.