



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION
12ème session
Point 15 de l'ordre du jour

71FUND/AC.12/13/4
19 septembre 2003
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

SEA EMPRESS

Note de l'Administrateur

Résumé:	<p>Des indemnités d'un montant total de £36,8 millions ont été versées à 797 demandeurs. Toutes les demandes d'indemnisation au titre de ce sinistre ont été approuvées.</p> <p>Conformément à la décision du Comité exécutif, le Fonds de 1971 a engagé, avec l'assureur du propriétaire du navire, une action en recours contre l'autorité portuaire de Milford Haven pour recouvrer les sommes qu'ils ont versées à titre d'indemnisation. L'autorité portuaire a présenté des moyens de défense niant toute responsabilité de sa part. La compagnie pétrolière Texaco a également engagé une action contre l'autorité portuaire et contre une société de pilotage, la Milford Haven Pilotage Limited.</p>
Mesures à prendre:	<p>Donner des instructions en ce qui concerne l'action en recours.</p>

1 Introduction

Le présent document rend compte des éléments intervenus depuis la 9ème session du Conseil d'administration, tenue en octobre 2002, concernant le sinistre du *Sea Empress*, survenu le 15 février 1996 à l'entrée de Milford Haven, dans le sud du Pays de Galles (Royaume-Uni).

2 Bilan des demandes d'indemnisation

- 2.1 Mille trente-quatre demandeurs avaient présenté des demandes d'indemnisation pour un montant total de £49,3 millions. Des indemnités d'un montant total de £36,8 millions, dont £6,9 millions ont été payés par l'assureur du propriétaire du navire (Assuranceforeningen Skuld (Skuld Club)), et £29,9 millions par le Fonds de 1971, ont été versées à 797 demandeurs.
- 2.2 Il n'y a aucune demande en attente.

3 Procédures judiciaires contre le Fonds de 1971

- 3.1 Des procédures judiciaires ont été engagées contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 concernant la plupart des demandes d'indemnisation pour lesquelles il n'avait pas

été possible de parvenir à un accord avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, c'est-à-dire le 15 février 1999 ou peu après cette date.

- 3.2 En avril 1999, le tribunal maritime a accordé au propriétaire du navire et au Skuld Club une décision limitant leur responsabilité à 8 825 686 DTS (environ £7,4 millions) conformément aux dispositions pertinentes de la législation en vigueur au Royaume-Uni. En vertu de cette décision, toutes les demandes devaient être déposées avant le 18 novembre 1999 dans le cadre de la procédure en limitation; toutes les autres actions intentées contre le propriétaire du navire et le Skuld Club ont été ajournées.
- 3.3 En juin 2000, le tribunal maritime a accordé une suspension provisoire de la procédure à l'encontre du Fonds de 1971 jusqu'à ce que toutes les demandes formées contre le propriétaire du navire et le Skuld Club dans le cadre de la procédure en limitation aient été déterminées. En outre, le tribunal a décidé que le Fonds de 1971, ainsi que les demandeurs dont les demandes contre le Fonds avaient été suspendues, seraient assujettis à toute décision portant sur un point de fait litigieux prononcée par le tribunal maritime dans tout jugement sur les demandes déposées dans le cadre de la procédure en limitation.

Demandes d'indemnisation: évolution de la situation

- 3.4 Cinquante-neuf assignations ont été émises contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 concernant 194 demandeurs avant l'expiration du délai de prescription de trois ans. Cinquante et une de ces assignations ont été signifiées. À la fin de 2002, toutes les demandes en attente avaient été soit approuvées, soit interrompues, soit encore retirées, à l'exception des demandes mentionnées ci-dessous.

Demande présentée par une entreprise de transformation de bulots basée dans le Devon

- 3.5 Une demande de £645 000, présentée par une entreprise de transformation de bulots basée dans le Devon, avait été rejetée par le Fonds 1971 et le Skuld Club faute de proximité raisonnable entre la pollution par les hydrocarbures et les pertes alléguées.
- 3.6 Le 29 mai 2002, la Haute Cour de justice (tribunal de première instance) a examiné la question préliminaire consistant à savoir si la demande au titre du manque à gagner portait sur un dommage par pollution au sens de la loi sur la marine marchande de 1995 (portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds). La Cour s'est prononcée en faveur du Fonds de 1971 et a estimé que la demande était irrecevable pour essentiellement les mêmes raisons que celles que la Cour d'appel d'Écosse avait données dans le cadre de sa décision sur Landcatch, à savoir que cette demande était secondaire, dérivée, relationnelle et/ou indirecte et, de ce fait, trop éloignée de la pollution.
- 3.7 Le demandeur avait été autorisé à faire appel au motif que l'affaire posait des questions de principe d'une importance générale concernant l'évolution du droit positif. La Cour d'appel avait tenu une audience le 17 janvier 2003 et rendu son jugement le 7 février 2003. La Cour d'appel, composée de trois juges, avait dans un jugement unanime, débouté l'appel, soutenant la décision de la Haute Cour de justice de rejeter la demande.
- 3.8 La Cour d'appel, dans son jugement relatif à l'affaire Landcatch, avait affirmé que les pertes subies ne relevaient pas de la loi sur la marine marchande de 1995. Les raisons avancées par la Cour d'appel pouvaient se résumer comme suit:

La Cour a tenu compte du fait que le demandeur ne participait à aucune activité locale dans la zone géographique de la pollution et que les pertes qu'il avait subies étaient dues à son incapacité de procéder à la transformation et au conditionnement des bulots et aux livraisons des bulots traités et conditionnés, en des points situés

loin des zones contaminées. Les pertes du demandeur, comme celles du demandeur dans l'affaire Landcatch, étaient dues au fait que les personnes avec lesquelles il avait (ou avec lesquelles, sans l'interdiction de pêche, il aurait) commercé n'étaient pas en mesure de mener à bien leurs opérations dans la zone désignée. La Cour a déclaré qu'il s'agissait là de préjudices économiques secondaires, ne relevant pas du cadre prévu dans une législation axée sur la contamination géographique et ses conséquences. La Cour a estimé raisonnable de supposer que l'intention des États contractants, parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds, était d'indemniser intégralement (pour autant que cela était possible dans les limites du Fonds) les demandeurs ayant établi un lien de causalité entre les préjudices subis et la contamination. La Cour a considéré compatible avec cette intention l'indemnisation intégrale par le Fonds des demandeurs proches de la pollution, excluant ainsi de la participation au fonds commun les demandeurs éloignés. Il fallait certainement établir une ligne de démarcation entre les demandes, de façon à inclure certaines d'entre elles et à exclure les autres. La demande en question se trouvait exclue. Toutefois, la Cour d'appel n'a pas jugé approprié de proposer de ligne directrice sur l'examen du lien éventuel de causalité, applicable par le Fonds dans le cadre de ses décisions futures. Le champ d'action précis des obligations du Fonds en vertu de cette législation serait au mieux déterminé selon chaque cas d'espèce.

- 3.9 La Cour d'appel avait également attribué les coûts au Fonds de 1971. Le demandeur a donc par la suite versé au Fonds de 1971 une somme de £50 000 au titre du règlement intégral et définitif desdits coûts.

Demande formée par le propriétaire d'une école de planche à voile et de sports nautiques

- 3.10 Une demande de £226 196, qui avait été présentée au titre du manque à gagner subi par le propriétaire d'une école de planche à voile et de sports nautiques en 1996, 1997 et 1998 a été retirée à la suite de la décision prise par la Cour d'appel concernant la demande de l'entreprise de transformation de bulots.

Demandes formées au titre des frais juridiques et des honoraires d'experts

- 3.11 Il a été donné suite à douze demandes, de £627 000, au titre des frais juridiques et des honoraires d'experts. Elles ont été approuvées à raison de £324 000. Ce montant a été honoré en août 2003.

4 Action en recours intentée par le Fonds de 1971

- 4.1 À sa 62^{ème} session, tenue en octobre 1999, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'engager une action en recours au nom du Fonds de 1971 contre l'autorité portuaire de Milford Haven (document 71FUND/EXC.62/14, paragraphe 3.6.23).

- 4.2 En février 2002, le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont engagé des actions contre l'autorité portuaire de Milford Haven devant le tribunal maritime de Londres. Ils ont entamé cette action en leur propre nom ainsi que de la part - et au nom - de 786 demandeurs à qui des indemnités de £34,1 millions avaient été versées, et de la part - et au nom - de 32 demandeurs qui continuaient alors de faire valoir leurs demandes de £3,9 millions. Depuis lors, une somme supplémentaire de £2,5 millions a été versée à 29 demandeurs de cette dernière catégorie. Un petit nombre de demandeurs, dont les demandes d'indemnisation, assorties des intérêts y afférents, avaient fait l'objet d'un accord pour la somme demandée, mais qui avaient intenté des actions contre le Fonds de 1971 et le Skuld Club pour recouvrer leurs frais juridiques, ont refusé d'accorder cette autorisation. Le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont également présenté des demandes de l'ordre de £2,6 millions au titre des frais administratifs et juridiques encourus du fait du sinistre.

- 4.3 Le Fonds de 1971 soutient que l'autorité portuaire n'a pas pris les mesures raisonnables voulues pour éviter le risque d'échouement du navire-citerne chargé et le déversement des hydrocarbures, et, plus particulièrement, qu'elle n'a pas étudié comme il l'aurait fallu le risque d'échouement du navire-citerne chargé et de grave pollution par les hydrocarbures susceptible d'en résulter; de plus, elle n'a pas mis en place de procédure visant à lutter contre le risque ou à minimiser celui-ci. Le Fonds de 1971 a présenté contre l'autorité portuaire de Milford Haven une demande détaillée comportant les allégations suivantes de négligence et/ou d'infraction à ses obligations:
- a) l'autorité portuaire n'avait pas mis en place de dispositif approprié permettant de s'assurer que l'entrée proposée d'un navire particulier dans le port de Milford Haven à un moment déterminé ne présentait pas de danger et/ou de ne pas autoriser l'entrée dans le port à ce moment-là d'un navire dont elle ne se serait pas assurée qu'il ne présentait pas de danger;
 - b) l'autorité portuaire n'avait pas mis en place d'installation de service de trafic maritime (STM) efficace et pleinement opérationnel, dotée d'un radar, et qui aurait permis à l'officier de garde d'aviser et d'informer les navires et de les aider à demeurer dans les limites appropriées du chenal;
 - c) l'autorité portuaire n'avait pas correctement balisé le chenal ouest;
 - d) le mécanisme de choix des pilotes utilisé par l'autorité portuaire n'était pas rigoureux; et
 - e) le système de formation des pilotes de l'autorité portuaire laissait à désirer.
- 4.4 Il est également allégué que les mesures prises par l'autorité portuaire face à l'échouement du navire étaient ponctuelles, improvisées et négligentes et ont entraîné le déversement de quelque 69 300 tonnes de pétrole brut dans le port.
- 4.5 L'autorité portuaire a indiqué dans des communiqués de presse qu'elle était couverte par une assurance et que son assureur était résolu à justifier sa demande d'indemnisation.
- 4.6 L'autorité portuaire a présenté pour sa défense une argumentation, longue et détaillée, niant toute responsabilité en ce qui concerne le sinistre et la pollution par les hydrocarbures qui en est résultée. Cette défense peut être résumée comme suit.
- 4.7 L'autorité portuaire a soutenu qu'elle n'avait aucune obligation de prudence et/ou aucun devoir légal envers les demandeurs pour ce qui est des pertes économiques subies. Elle a également nié avoir la moindre obligation de prudence envers le Fonds de 1971. Elle a affirmé en outre qu'en vertu de la loi de 1987 sur le pilotage, elle n'était pas responsable des pertes ou dommages dus à la négligence d'un pilote autorisé par l'autorité portuaire de Milford Haven, du seul fait de cette autorisation, et qu'en tout état de cause le pilote en question n'était pas employé par l'autorité portuaire de Milford Haven mais par une entreprise indépendante, dont les actes ne relevaient pas de la responsabilité de l'autorité portuaire.
- 4.8 L'autorité portuaire de Milford Haven a également invoqué dans sa défense les dispositions de la loi sur la marine marchande (Merchant Shipping (Oil Pollution) Act) sur la canalisation de la responsabilité, et celles de la loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven concernant les opérations d'assistance; elle a soutenu qu'en vertu de ces lois elle n'était responsable d'aucun dommage par pollution dû au sinistre du *Sea Empress*. L'autorité portuaire s'est référée en outre à la section 22 de la loi de 1987 sur le pilotage, qui, à son avis, l'autoriserait à limiter sa responsabilité à £12 000 pour le sinistre du *Sea Empress*.
- 4.9 L'autorité portuaire a fait valoir en particulier les points suivants:
- a) L'autorité portuaire avait pleinement et correctement envisagé les risques d'échouement

d'un pétrolier chargé et avait de ce fait mis en place des aides, directives et procédures appropriées et suffisantes pour maîtriser et réduire ces risques.

- b) L'autorité portuaire disposait d'un mécanisme convenable et satisfaisant lui permettant de garantir que l'entrée proposée d'un navire dans le port à un moment déterminé ne présentait pas de danger et/ou de refuser l'autorisation d'entrée à un navire dont elle ne se serait pas assurée qu'elle ne présentait pas de danger. L'entrée proposée du *Sea Empress* dans le port ne présentait pas de danger.
 - c) Le système radar n'a jamais visé à donner directement des instructions ou des conseils de navigation à un navire et, en tout état de cause, même si ce système avait été en place, il n'aurait pas empêché l'échouement.
 - d) Le mécanisme de choix du pilote était approprié.
 - e) Les pilotes qui travaillaient à Milford Haven avaient reçu une formation adéquate et acquis une vaste expérience concrète, sur le tas, du port et du chenal ouest.
 - f) L'échouement du *Sea Empress* n'était pas dû à un manque de formation ou d'expérience du pilote mais au fait que, le jour du sinistre, il n'avait pas pris le cap qui convenait compte tenu des conditions dominantes des marées.
 - g) L'autorité portuaire disposait d'un plan d'urgence et d'un plan de lutte contre la pollution par les hydrocarbures efficace et suffisant pour prendre en charge l'échouement d'un navire-citerne chargé.
 - h) Les 69 300 tonnes supplémentaires de pétrole brut à l'origine de tout le dommage par pollution qui a été allégué ne se sont pas échappées à cause de l'échouement initial mais des événements intervenus et des décisions prises ultérieurement, et l'autorité portuaire n'est pas responsable des conséquences qui en découlent.
- 4.10 L'autorité portuaire n'a pas reconnu que les pertes ou dommages visés par les demandes du Fonds de 1971 et du Skuld Club étaient dus à l'échouement du *Sea Empress*. Il n'a rien été reconnu quant à la nature des pertes ou dommages allégués ni concernant la question de savoir si les pertes ou dommages allégués (ou une partie de ceux-ci) étaient suffisamment proches pour que l'autorité portuaire puisse obtenir réparation.
- 4.11 Dans leur réponse, le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont fait valoir les points suivants:
- a) L'autorité portuaire ne peut pas se référer à la section 22 8) de la loi de 1987 sur le pilotage pour affirmer qu'elle n'est pas responsable des pertes ou dommages dus à la négligence d'un pilote autorisé par l'autorité portuaire de Milford Haven du seul fait de cette autorisation.
 - b) L'autorité portuaire ne peut pas soutenir qu'elle n'est pas responsable du dommage par pollution en vertu de la loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven concernant les opérations d'assistance.
 - c) Le Fonds de 1971 conteste l'affirmation de l'autorité portuaire, selon laquelle la majeure partie du dommage par pollution allégué était due non à l'échouement initial mais à des événements survenus et à des décisions prises ultérieurement.
 - d) L'autorité portuaire avait décidé de s'organiser de façon à ce que les pilotes soient engagés par une filiale (pour permettre à l'autorité portuaire d'éviter d'assumer la responsabilité d'une négligence de la part des pilotes) et ne peut pas prétendre que les

pilotes n'étaient pas employés par elle mais par cette société aux fins de la section 22 3) de la loi de 1987 sur le pilotage de façon à bénéficier de la limitation de la responsabilité prévue dans cette section.

- 4.12 Lors d'une conférence sur la gestion des affaires, tenue le 19 février 2003, le Fonds de 1971 a demandé au tribunal l'autorisation de modifier sa demande après expiration du délai de prescription, de façon à y ajouter que les actes ou omissions de l'autorité portuaire avaient causé des dommages à autrui, ce qui est une notion de droit public. L'autorité portuaire a fait opposition à cette requête. Dans un jugement prononcé le 21 février 2003, le tribunal a accordé au Fonds de 1971 l'autorisation de modifier sa demande.
- 4.13 Lors de cette même conférence sur la gestion des affaires, le Fonds de 1971 et l'autorité portuaire avaient accepté la proposition du tribunal selon laquelle les parties devraient étudier la possibilité d'un accord de règlement dans le cadre d'une médiation prévue pour octobre 2003. Le Conseil d'administration sera tenu informé de l'issue de cette médiation en temps voulu.
- 4.14 Il a été établi que le jugement aurait lieu auprès du tribunal maritime en juin et juillet 2004 si les parties ne parvenaient pas à un accord de règlement à l'amiable. Huit semaines ont été prévues pour cette procédure.
- 4.15 Comme cela est stipulé en droit anglais, les deux parties ont procédé à une ample divulgation des documents, à savoir que les documents relatifs aux questions posées en l'espèce, en possession de chacune des parties ou en son pouvoir, ont été divulgués à l'autre partie. Les parties ont également échangé des déclarations de témoins. Une autre conférence sur la gestion des affaires, prévue pour le 7 novembre 2003, doit aborder des questions de procédure, dont le calendrier des échanges des rapports d'experts.

5 Action intentée par Texaco

- 5.1 Le 14 février 2002, Texaco, qui gère un terminal pétrolier à Milford Haven, a entamé une action en justice contre l'autorité portuaire et Milford Haven Pilotage Limited (MHPL), société qui employait des pilotes dans le port de Milford Haven. Le Fonds de 1971 a été informé de cette action début juillet 2002. Texaco a soumis la déclaration de sa demande le 30 juillet 2002. Dans cette action contre les deux défendeurs, Texaco demande les indemnités suivantes:
- a) US\$10, 5 millions (£6,8 millions) pour les pertes ou dommages causés à la cargaison
 - b) US\$272 500 (£176 000) pour le manque à gagner relatif au fret acquitté par Texaco
 - c) US\$5,3 millions (£3,4 millions) pour le paiement d'une demande concernant un contrat d'assistance maritime
 - d) £18 000 pour le paiement d'une demande au titre de l'assistance maritime en vertu du droit coutumier
 - e) £53 000 pour la responsabilité encourue par Texaco concernant les droits de surestaries
 - f) £23 600 pour les frais supplémentaires au titre des opérations d'allègement et du déroutement de la cargaison.
- 5.2 Texaco a fondé sa demande contre l'autorité portuaire sur des bases semblables à celles que le Fonds de 1971 a invoquées dans son action contre le même défendeur. Cependant, Texaco a également invoqué contre la MHPL les mêmes arguments que le Fonds contre l'autorité portuaire au sujet des frais de pilotage et de la formation des pilotes. Texaco a de plus avancé que l'autorité portuaire et MHPL avaient causé des dommages à autrui ayant entraîné les préjudices en question.
- 5.3 Au sujet de la demande de Texaco au titre de la responsabilité encourue concernant les droits de surestaries (paragraphe 5.1e), Texaco a initialement fait valoir une demande semblable dans le cadre de la procédure en limitation contre le Fonds de 1971 et le propriétaire du navire mais le

Fonds a rejeté cette demande qui, selon lui, ne portait pas sur un dommage par pollution. Texaco a retiré ladite demande en mai 2002.

- 5.4 En février 2003, Texaco a informé le tribunal que ses pourparlers avec l'autorité portuaire progressaient: la procédure concernant la demande formée contre elle par Texaco était suspendue dans l'ensemble en attendant l'issue de la demande du Fonds de 1971 contre l'autorité portuaire.

6 Accord conclu avec le Skuld Club

- 6.1 Le Skuld Club a autorisé le Fonds de 1971 à faire valoir son action en recours au nom du Club et, après consultation, à prendre toutes les décisions relatives à la conduite de la procédure.

- 6.2 Le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont conclu un accord sur la manière dont ils se répartiraient tout montant recouvré du fait de l'action en recours. En vertu de cet accord, le Fonds de 1971 aura le droit de conserver toutes sommes recouvrées jusqu'à un niveau auquel il a été intégralement remboursé pour tous les montants versés par lui aux demandeurs, outre les dépenses encourues par le Fonds en ce qui concerne le traitement des demandes et la poursuite de l'action en recours. Tout solde sera versé au Skuld Club. Le Fonds de 1971 indemniserá le Skuld Club pour certains frais juridiques spécifiés que celui-ci peut encourir dans le cadre de l'action en recours et après que celle-ci a été engagée.

- 6.3 En avril 2002, le Fonds de 1971 a versé au Skuld Club le montant de 2 189 832 DTS ou £1 835 035 qui lui était dû pour la prise en charge du propriétaire en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, moins une déduction au titre de la part du Skuld Club aux frais communs.

7 Mesures que le Conseil d'administration est invité à prendre

Le Conseil d'administration est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant l'action en recours.
-