



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

COMITE EXECUTIF  
48ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.48/2  
31 mars 1996

Original: ANGLAIS

## **SINISTRE DU SEA EMPRESS**

### Note de l'Administrateur

#### **1 Le sinistre**

1.1 Le 15 février 1996, vers 20 heures, le navire-citerne *Sea Empress* (77 356 TJB), immatriculé au Libéria, a heurté un écueil à l'entrée du port de Milford Haven, au Sud du Pays de Galles (Royaume-Uni). Quelques minutes plus tard, le navire s'est échoué dans des eaux peu profondes, à approximativement 1 100 mètres de St Ann's Head. Il y avait à bord un pilote qui avait embarqué à 19h30 à l'extérieur du port.

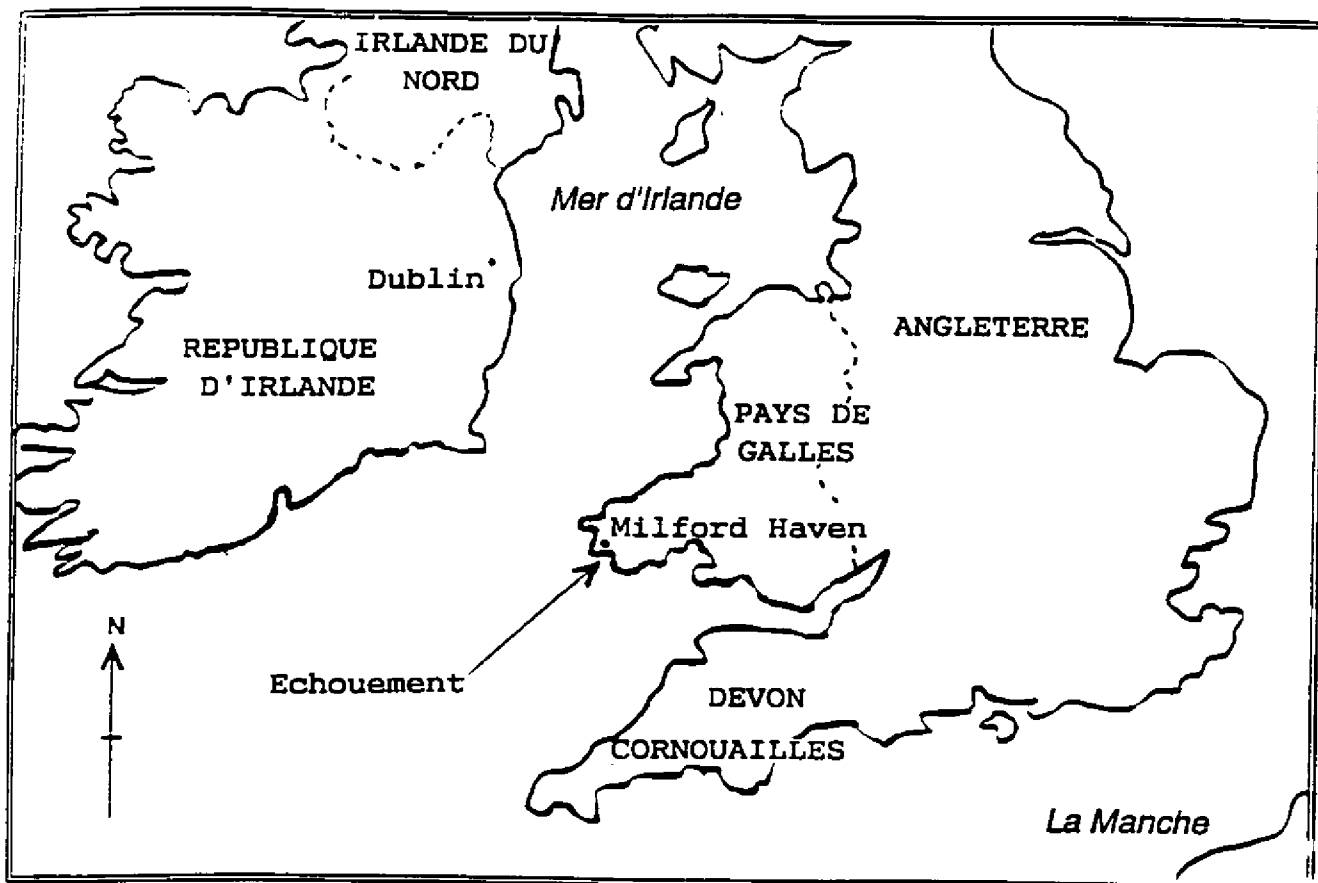
1.2 Le navire transportait environ 131 000 tonnes de pétrole brut Forties North Sea à destination de la raffinerie Texaco de Milford Haven.

1.3 Il s'est avéré, immédiatement après l'échouement, que quatre citernes à cargaison et plusieurs citernes de ballast s'étaient déchirées et qu'une quantité considérable d'hydrocarbures s'était déversée.

1.4 Le 16 février, le propriétaire du navire a conclu un contrat d'assistance avec Smit Tak Bv, Cory Towage Ltd et Klyne Tugs Ltd aux termes de l'accord général de sauvetage du Lloyd's de 1995. Des remorqueurs du port se sont rendus sur les lieux presque immédiatement après l'échouement, et des remorqueurs plus gros sont arrivés le 16 février.

1.5 Au cours des jours suivants, par un mauvais temps persistant, le *Sea Empress* a été renfloué et a touché le fond à plusieurs reprises. D'autres citernes à cargaison et de ballast ont été endommagées et ont laissé à nouveau échapper des hydrocarbures. Dans l'après-midi du 19 février, seules trois citernes semblaient encore intactes. Le 21 février, les assistants sont parvenus à renflouer le navire, qui a été alors amené à quai à Milford Haven.

1.6 Des hydrocarbures ont continué de s'échapper du navire. Des mesures ont été prises pour enlever le fuel-oil des citernes percées, et 500 tonnes de combustible de soute ont été transbordées sur un autre navire. Entre le 24 février et le 3 mars, le reste de la cargaison, soit environ 58 000 tonnes, a été déchargé et livré à la raffinerie Texaco.



1.7 On estime qu'environ 73 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées à la suite du sinistre.

1.8 Une enquête sous-marine a révélé que le *Sea Empress* avait subi d'importantes avaries de structure. Le 27 mars, le navire a quitté Milford Haven à la remorque et a été placé dans un chantier naval de Belfast, pour y être réparé.

1.9 Le *Sea Empress* appartient à l'Alegrete Shipping Co Inc, et sa cargaison à Texaco.

1.10 Le *Sea Empress* est inscrit auprès de Assurance-föreningen Skuld (Skuld Club).

## 2 Opérations de nettoyage

2.1 La gestion globale de la lutte contre le sinistre a été assurée par l'autorité du port de Milford Haven, grâce à une équipe regroupant des autorités centrales et locales, des agences de protection de l'environnement et des représentants de l'industrie pétrolière. Le service du contrôle de la pollution des mers (MPCU) du Ministère des transports a coordonné les activités maritimes, y compris les opérations d'assistance et de lutte contre la pollution au large. Pour la coordination des opérations de nettoyage à terre, un centre conjoint de lutte (Joint Response Centre (JRC)) a été ouvert à Milford Haven le 16 février par le MPCU et le Conseil du comté de Dyfed. Le JRC a utilisé les installations de l'autorité portuaire de Milford Haven.

2.2 La lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer a consisté à appliquer des dispersants par voie aérienne, à confiner les hydrocarbures et à les récupérer en utilisant des barrages flottants et des écrémeurs déployés à partir de diverses embarcations. Deux navires français et deux navires néerlandais ont également pris part aux opérations de récupération au large.

2.3 Les quantités d'hydrocarbures flottants ont graduellement diminué au cours des dix journées de temps calme au début du mois de mars, et les opérations de récupération au large ont cessé au milieu du mois. Une période de mauvais temps, caractérisée par une tempête de sud-est et une mer houleuse, a eu pour effet de décaper les plages et de permettre dans une large mesure un nettoyage naturel des parties rocheuses de la côte souillée.

2.4 La marée noire a touché le littoral sur une centaine de kilomètres, comportant des plages de sable et des falaises. Une grande partie du littoral touché appartient au Parc national côtier du Pembrokeshire. Pour nettoyer les plages contaminées, on a collecté les hydrocarbures liquides à l'aide de camions aspirateurs, utilisé des dispersants pour enlever les hydrocarbures des rochers et enlevé à la main les sédiments souillés. Au plus fort des activités de nettoyage, 600 personnes s'y employaient. Les travaux entrepris sur les plages et les côtes rocheuses accessibles pour enlever les plus gros amoncellements d'hydrocarbures se sont achevés à la mi-mars. Les activités se sont alors concentrées sur le nettoyage des plages d'agrément.

2.5 Quelque 14 000 tonnes de mélange d'eau et d'hydrocarbures et 3 000 tonnes de sédiments souillés ont été collectés au cours des opérations de nettoyage. Les déchets liquides ont été transportés jusqu'à la raffinerie Texaco de Milford Haven pour y être séparés. Les déchets solides ont été évacués à la raffinerie Texaco et dans des décharges autorisées du Pays de Galles et d'Angleterre.

2.6 Les frais de nettoyage engagés par le MPCU, les autorités locales, Texaco et diverses entreprises de sous-traitance étaient évalués à £8 millions environ au milieu du mois de mars.

2.7 Les 14 et 15 mars, l'arrivée de boules de goudron sur de nombreuses plages s'étendant sur une centaine de kilomètres de la côte sud-est de la République d'Irlande a été signalée. Les premiers résultats de l'analyse chimique, ainsi que d'autres preuves, ont indiqué que ces boules de goudron provenaient du déversement du *Sea Empress*. Un expert de l'ITOPF s'est rendu sur les plages polluées pour superviser les opérations de lutte. Le nettoyage des plages contaminées, qui a été effectué par les autorités locales, a consisté à enlever à la main les sédiments souillés et à les évacuer dans des décharges autorisées. Ce nettoyage était terminé à la fin du mois de mars.

### **3 Impact du déversement**

3.1 D'après les statistiques de la Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), environ 4 000 oiseaux ont été trouvés morts et 3 600 oiseaux mazoutés encore en vie ont été nettoyés et soignés.

3.2 Les pêcheurs côtiers de la zone sinistrée ont décidé d'imposer volontairement à partir du 21 février 1996 une interdiction de pêcher entre St David's Head et la bouée de West Helwick initialement pour quatre jours.

3.3 Le 28 février, le Welsh Office a imposé une ordonnance pour la protection de l'alimentation 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, le Welsh Office a également imposé une interdiction statutaire sur 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, des pêches et de l'alimentation, ainsi que les autorités fluviales nationales suivent les niveaux de la contamination par les hydrocarbures dans les eaux côtières et dans les tissus animaux dans la zone désignée. Les experts en matière de pêche engagés par le Skuld Club et le FIPOL sont régulièrement en contact avec les autorités concernant ce suivi.

3.4 De petits navires de pêche d'une longueur pouvant aller jusqu'à 15 mètres de long se livrent à diverses activités de pêche côtière depuis plusieurs ports du secteur de Milford Haven et des zones environnantes. De nombreux exploitants de pareils navires semblent touchés par le sinistre. Des coquillages sont également ramassés à la main dans la zone intertidale. La valeur totale du produit

annuel de la pêche côtière et du ramassage des coquillages dans le sud-ouest du Pays de Galles a été estimée à £6 millions.

3.5 Milford Haven sert également de base à des activités de pêche au large qui emploient des navires beaucoup plus gros. Etant donné que la majorité d'entre eux sont exploités dans des zones éloignées du déversement et vendent leurs prises sur de lointains marchés européens, il est peu probable qu'ils seront touchés par le déversement.

3.6 Un établissement d'ostréiculture situé sur l'un des estuaires en amont de Milford Haven a été affecté par le sinistre.

3.7 Le sinistre pourrait avoir un impact sur le tourisme dans la région.

#### **4 Enquête sur la cause du sinistre**

4.1 Le service d'enquête sur les accidents maritimes (Marine Accident Investigation Branch (MAIB)) du Ministère des transports enquête actuellement sur la cause du sinistre. Dans un bulletin spécial daté du 7 mars 1996, le MAIB a publié ses conclusions provisoires. Le rapport indiquait que le *Sea Empress* ne présentait pas de défauts apparentes au moment de l'embarquement du pilote à l'extérieur de Milford Haven, qu'il était en état de naviguer et que tous les certificats pour le navire et l'équipage étaient valables, conformément aux prescriptions de l'Autorité de l'Etat du pavillon, de la Convention SOLAS, de la Convention STCW et de la Convention MARPOL. Il indiquait en outre que le pilote, le capitaine, le second et le barreur s'étaient suffisamment reposés avant de prendre leurs fonctions respectives. Aucun problème de communication entre ces personnes n'était susceptible d'avoir contribué à l'échouement. Les ancres étaient prêtes à être utilisées, et le deuxième lieutenant et les membres de l'équipage se tenaient sur l'avant avant l'entrée du navire dans le West Channel. Il notait que le capitaine et le pilote ne s'étaient pas consultés pour convenir d'un plan d'approche dans le West Channel. Il mentionnait également que la position relevée par le second à 2006 heures montrait que le navire avait déjà passé la ligne des chenaux extérieurs.

4.2 Les autorités libériennes enquêtent également sur la cause du sinistre.

4.3 L'Administrateur examinera les conclusions de l'enquête lorsqu'elles seront disponibles.

#### **5 Traitement des demandes d'indemnisation**

5.1 Le Skuld Club et le FIPOL ont ouvert ensemble à Milford Haven un bureau de traitement des demandes d'indemnisation ayant pour mission de recevoir les demandes et de les communiquer au Skuld Club et au FIPOL pour examen et approbation. Ce bureau aide également les victimes à présenter leurs demandes.

5.2 Le bureau de traitement des demandes d'indemnisation a enregistré plusieurs centaines de personnes et organisations qui s'attendaient à subir des pertes à la suite du sinistre du *Sea Empress*, liées principalement au tourisme, aux pêches et à la contamination de bateaux de plaisance.

5.3 Le FIPOL et le Skuld Club ont engagé un certain nombre d'experts pour examiner les diverses catégories de demandes, à savoir celles liées aux opérations de nettoyage, aux pêches, au tourisme, aux opérations d'assistance et aux dommages aux biens. Leurs travaux sont coordonnés par le bureau de traitement des demandes d'indemnisation.

#### **6 Observations du Comité exécutif à sa 47ème session**

6.1 A sa 47ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs quant au quantum de toutes les demandes nées du sinistre pour autant que celles-ci ne

soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.10.2).

6.2 Le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. C'est pourquoi il a jugé nécessaire que le FIPOL fasse preuve de prudence dans le paiement de ces demandes. Compte tenu de l'incertitude planant sur le montant total des demandes, il a décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à effectuer de paiements à ce stade (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.10.5).

## **7 Demandes d'indemnisation**

7.1 Des demandes devraient être soumises, entre autres, par les groupes et organes ci-après:

Gouvernement du Royaume-Uni  
Autorités locales du Royaume-Uni  
Autorités locales de la République d'Irlande  
Autorité du port de Milford Haven  
Texaco  
Pêcheurs  
Propriétaires de bateaux de plaisance  
Groupes ayant engagé des frais pour le nettoyage des oiseaux  
Industrie du tourisme  
Assistants

7.2 Il est impossible à ce stade d'évaluer le niveau des demandes potentielles. L'Administrateur a l'intention de donner des renseignements plus détaillés à ce sujet dans un additif au présent document, où il examinera également le problème du niveau des paiements par le FIPOL.

## **8 Paiements provisoires par le Skuld Club pour difficultés financières**

8.1 Pour atténuer les difficultés financières des demandeurs, le Skuld Club a mis en place une procédure permettant d'effectuer des paiements provisoires, qui restera en vigueur jusqu'au mois d'avril 1996; à cette date, le Skuld Club révisera sa position à cet égard. L'évaluation des paiements pour difficultés financières est faite à cette fin seulement, et les demandes seront réévaluées en vue de leur règlement définitif à la lumière des nouveaux justificatifs fournis par les demandeurs concernés.

8.2 Au 31 mars 1996, 42 demandes de paiements provisoires pour difficultés financières avaient été reçues. Des paiements d'un montant total de £161 536 avaient été versés à 26 demandeurs. L'un de ces paiements concernait une petite entreprise de location de planches à voile et activités similaires, un autre un établissement d'ostréiculture situé dans la zone couverte par l'interdiction de pêcher. Les 24 paiements restants ont été versés à des pêcheurs qui n'avaient pas pu travailler du fait de l'interdiction de pêcher imposée par le Gouvernement du Royaume-Uni.

8.3 Les paiements provisoires pour difficultés financières ont été effectués par le Skuld Club après consultation avec l'Administrateur.

8.4 Les paiements ont été faits uniquement quand l'Administrateur a convenu que les demandes étaient recevables en principe et quand le montant du paiement provisoire ne dépassait pas la perte subie pour la période en question, telle qu'elle était évaluée par les experts engagés par le Skuld Club et le FIPOL.

## **9 Procédures en limitation**

- 9.1 Le montant de limitation est fixé à approximativement £8 millions pour le *Sea Empress*.
- 9.2 Le propriétaire du navire n'a pas encore entamé la procédure en limitation.

## **10 Invitation à témoigner devant le Comité parlementaire**

10.1 L'Administrateur a été invité à témoigner par oral devant le Comité des affaires galloises (Welsh Affairs Committee) de la Chambre des communes le 27 mars 1996. Le Skuld Club et l'expert engagé par le FIPOL et par le Club pour diriger le bureau de traitement des demandes d'indemnisation de Milford Haven ont également été invités à se présenter devant le Comité et à témoigner par oral.

10.2 Après consultation avec les Présidents de l'Assemblée et du Comité exécutif, l'Administrateur a répondu au Président du Comité des affaires galloises que le FIPOL serait heureux d'aider le Comité à remplir sa tâche importante, qui consistait à examiner les problèmes rencontrés actuellement par le secteur des pêches maritimes du Pays de Galles, en lui fournissant des renseignements sur le mécanisme international d'indemnisation. L'Administrateur a affirmé toutefois que l'invitation du Comité posait des difficultés en raison du statut particulier du FIPOL en tant qu'organisation intergouvernementale, et qu'il serait inapproprié que l'Administrateur, en tant que directeur du Secrétariat du FIPOL, témoigne devant un comité parlementaire d'un Etat Membre. Il a déclaré que des considérations analogues s'appliquaient aux experts travaillant pour le FIPOL. L'Administrateur a par ailleurs mentionné que l'invitation du Comité qui lui était adressée, ainsi qu'à l'expert engagé par le FIPOL et le Skuld Club pour diriger le bureau de traitement des demandes d'indemnisation, soulevait des problèmes importants liés à l'immunité diplomatique, et il a fait référence à l'Accord de Siège passé entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le FIPOL. Pour ces raisons, l'Administrateur a déclaré qu'il ne serait pas approprié pour lui ou pour l'expert chargé du bureau de Milford Haven de venir témoigner devant le Comité.

10.3 La séance du Comité des affaires galloises, prévue pour le 27 mars, a été annulée. Le Comité a accepté une proposition de l'Administrateur visant à présenter un mémorandum dans lequel il fournirait des renseignements sur le mécanisme d'indemnisation mis en place par les conventions, et ce mémorandum a été soumis au Comité.

## **11 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 jugera appropriées sur le traitement des demandes nées du sinistre;
  - c) donner à l'Administrateur des instructions en ce qui concerne le paiement des demandes;
  - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne d'autres aspects du sinistre; et
  - e) prendre note de la position de l'Administrateur quant à l'invitation à témoigner devant un comité parlementaire.
-