



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

COMITE EXECUTIF  
52ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.52/7  
10 février 1997

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

### SEA EMPRESS

#### Note de l'Administrateur

#### 1 Le sinistre

1.1 Vers 20 heures le 15 février 1996, le navire-citerne *Sea Empress* (77 356 TJB) immatriculé au Libéria et transportant plus de 130 000 tonnes de pétrole brut à destination de la raffinerie Texaco s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven au Sud du Pays de Galles (Royaume-Uni). Il y avait à bord un pilote qui avait embarqué vers 19 h 30 à l'extérieur du port.

1.2 Il s'est avéré, immédiatement après l'échouement, que quatre citernes à cargaison et sept citernes de ballast s'étaient déchirées. Le capitaine a signalé un déversement initial d'environ 6 000 tonnes de brut. Bien qu'il ait pu être rapidement renfloué, le navire-citerne avait une forte gîte et a mouillé en attendant l'arrivée d'un autre navire-citerne sur lequel les hydrocarbures pourraient être transbordés.

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

1.4 Sous l'effet des grands vents qui ont soufflé pendant la nuit du 16 février, le *Sea Empress* s'est une seconde fois échoué et a laissé à nouveau échapper des hydrocarbures. Il a été renfloué à marée haute le 17 février mais a touché le fond dans la soirée au large de St Ann's Head, libérant une nouvelle fois des hydrocarbures. Les vents continuant de souffler violemment, le navire-citerne a encore une fois touché le fond dans la matinée du 18 février, mais sans qu'une perte d'hydrocarbures n'ait été signalée à cette occasion. Du pétrole a toutefois été par la suite libéré à chaque marée basse, les déversements les plus importants intervenant probablement vers midi et minuit le 19 février (avec un chiffre estimatif de 30 000 tonnes dans ce deuxième cas). Dans l'après-midi du 19 février, seules trois citernes semblaient être encore intactes.

1.5 Le *Sea Empress* a finalement été renfloué à marée haute dans la soirée du 21 février et amené à quai à Milford Haven. Le déversement le plus important de fuel oil lourd est alors intervenu, quand le navire-citernes était le long du quai. 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 au quai. 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.

1.6 Une enquête sous-marine a révélé que le *Sea Empress* avait subi d'importantes avaries de structure.

1.7 Le *Sea Empress* a quitté Milford Haven à la remorque le 27 mars et a été mis en cale sèche à Belfast le 2 avril. Du fuel oil s'est à nouveau échappé en petites quantités au début et au cours du voyage.

1.8 On estime qu'environ 72 000 tonnes de brut et 360 tonnes de fuel oil lourd se sont déversées à la suite du sinistre.

1.9 Le *Sea Empress* était inscrit auprès de l'Assuranceforeningen (Skuld Club).

## **2 Impact du déversement**

2.1 Le sud-ouest du pays de Galles a un littoral pittoresque et très important sur le plan scientifique. Quelque 200 km de côtes ont été touchés par le déversement. Une grande partie du littoral sinistré se trouve dans le parc national côtier du Pembrokeshire. Cette zone comprend l'une des trois réserves marines naturelles du Royaume-Uni.

2.2 A Milford Haven même, le littoral a été extrêmement souillé, tandis qu'à l'extérieur du port une grande partie des hydrocarbures a dérivé vers le sud puis vers l'est, parallèlement à la côte méridionale du Pembrokeshire qui a été touchée jusqu'à Pendine Sands dans la baie de Carmarthen. Des hydrocarbures ont atteint l'île de Skomer au nord-ouest de Milford Haven, mais on n'en a pas vu au nord de St David's Head. L'île de Lundy dans le canal de Bristol a été légèrement polluée et des boulettes d'hydrocarbures sont arrivées sur la côte irlandaise. Il n'a pas été signalé d'hydrocarbures sur les côtes métropolitaines du Devon et des Cornouailles.

## **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 Conseil du comté de Dyfed 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. L'équipe de gestion était présidée par l'autorité du port de Milford Haven.

3.2 La lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer a consisté à appliquer des dispersants par la 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. Près des côtes, des bateaux de pêche travaillant en tandem autour de barrages flottants ont aidé à la récupération des hydrocarbures. En tout, quelque 7 300 m<sup>3</sup> de mélanges d'eau et d'hydrocarbures ont été récupérés en mer.

3.3 Entre les 17 et 25 février 1996, 445 tonnes de dispersants chimiques ont été utilisés pour dissoudre les hydrocarbures en gouttelettes afin de réduire le risque qu'ils présentaient pour les côtes et les oiseaux en mer. Les dispersants n'ont pas été utilisés à moins d'un kilomètre du littoral dans les eaux peu profondes où les hydrocarbures dispersés se seraient moins facilement dilués.

3.4 Les quantités d'hydrocarbures flottants ont graduellement diminué au cours des dix journées de temps calme du 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 du Sud-Est et une mer houleuse a eu

pour effet de décaper les plages et de permettre, jusqu'à un certain point, un nettoyage naturel des parties rocheuses de la côte souillée.

3.5 La marée noire a touché une zone au littoral très divers, comportant des plages de sable, de galets et de cailloux, des côtes rocheuses et des falaises. Pour nettoyer les plages contaminées, on a collecté les hydrocarbures liquides à l'aide de camions aspirateurs et on a enlevé à la main les sédiments souillés. On a utilisé des dispersants pour enlever les hydrocarbures qui s'étaient dégradés sur les rochers proches de certaines plages dont l'agrément était considéré comme prioritaire.

3.6 Les travaux entrepris sur les plages et les côtes rocheuses accessibles pour enlever les plus gros amoncellements d'hydrocarbures se sont achevés au milieu du mois de mars 1996. Les principales plages d'agrément avaient été nettoyées au début d'avril mais se sont trouvées légèrement repolluées tout au long de l'été; les opérations de nettoyage se sont poursuivies tout au long de l'hiver. Au plus fort des activités de nettoyage, quelque 600 personnes s'y employaient.

3.7 Le nettoyage des plages sablonneuses a été très rapidement mené à bien, mais de petites équipes de nettoyeurs ont été maintenues pendant toute la saison des vacances de 1996 pour veiller à ce que les plages d'agrément demeurent bien propres et pour lutter rapidement contre toute nouvelle pollution. La réapparition des hydrocarbures sur ces plages pendant l'été s'explique par les mouvements du sable découvrant des hydrocarbures qui n'avaient pas encore été enlevés ou par l'arrivée d'hydrocarbures provenant des côtes inaccessibles qui n'avaient pu être nettoyées. Les effectifs de nettoyage qui étaient d'environ 200 personnes d'avril à juin sont tombés à moins de 150 en juillet. Les opérations entreprises pour nettoyer les côtes rocheuses et caillouteuses ont exigé de plus grands efforts. Elles ont été laborieuses du fait du mouvement des sédiments qui découvriraient puis occultaient, tout à tour, les rochers souillés. Pendant le mois d'août, une cinquantaine de personnes ont participé à ces opérations; en septembre, une vingtaine seulement sont restées pour faire partie des équipes de lutte rapide chargées d'enlever les boules de goudron des plages d'agrément. A partir du mois de septembre, une équipe de cinq à dix hommes a été maintenue pour poursuivre ces travaux sur les plages d'agrément et nettoyer deux sites spécifiques, à savoir le port de Tenby et un site à l'intérieur même de Milford Haven qui était abrité du mauvais temps et n'avait donc pas fait l'objet d'un nettoyage naturel.

3.8 A la suite de puissants orages qui se sont abattus sur la région à la fin du mois d'octobre 1996, des hydrocarbures ont refait surface en divers endroits et ont été libérés d'autres sites. Les opérations de nettoyage ont commencé immédiatement. De nombreux bateaux étaient alors au mouillage dans le port de Tenby et presque toutes ces embarcations ainsi que leurs aussières ont été à nouveau souillées. L'Association des utilisateurs du port de Tenby a, de ce fait, demandé qu'il soit procédé au dragage du port pour enlever tous les hydrocarbures restants. Une autre méthode consistant à désenvaser le fond du port à marée basse a été adoptée, laquelle a permis d'enlever les hydrocarbures des sédiments dans les zones traitées. Les travaux devraient se poursuivre pendant le mois de février 1997.

3.9 Une étude du littoral sinistré menée au mois de février 1997 a pour objet de déterminer s'il est nécessaire d'effectuer de nouvelles opérations de nettoyage sur les plages d'agrément et de cerner les zones où un restant d'hydrocarbures pourrait menacer des ressources écologiques vulnérables.

3.10 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 qui étaient quotidiennes n'ont plus eu lieu que trois fois par semaine. A la mi-octobre, le JRC a quitté les bureaux de l'autorité du port de Milford Haven pour s'installer dans des locaux du Conseil du comté du Pembrokeshire. Depuis octobre, la bonne marche du JRC est assurée au jour le jour par une petite équipe et tous les organismes intéressés se réunissent une fois par semaine.

3.11 Quelque 18 000 tonnes de mélange d'eau et d'hydrocarbures et 13 200 tonnes de sédiments et autres débris souillés ont été collectés au cours des opérations de nettoyage. Les déchets liquides ont été transportés jusqu'à la raffinerie Texaco de Milford Haven où quelque 2 150 tonnes d'hydrocarbures ont été séparées des mélanges. Pour ce qui est des déchets solides, 7 500 tonnes de sable mazouté ont été épandues à la raffinerie Texaco, tandis que 5 700 autres tonnes allaient dans des décharges du Pays de Galles et d'Angleterre. En outre, le traitement des mélanges d'eau et d'hydrocarbures reçus par la raffinerie a produit, selon les estimations, 3 500 tonnes de boues d'hydrocarbures qui devront également être évacuées très probablement par épandage à la raffinerie.

3.12 Le 1er avril 1996, la responsabilité du nettoyage du littoral est passée du Conseil du comté de Dyfed et des conseils de district intéressés aux nouvelles autorités locales du Conseil du comté du Pembrokeshire et du Conseil du comté du Carmarthenshire qui avaient été constituées à la suite d'une réorganisation de l'administration locale.

3.13 Les frais de nettoyage encourus par le MPCU, les autorités locales, Texaco et diverses entreprises étaient évalués à £22 millions au début de février 1997.

3.14 Les 14 et 15 mars 1996, 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. Une analyse chimique ainsi que d'autres preuves ont permis d'établir que ces boules de goudron provenaient du déversement du *Sea Empress*. 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 étant terminé à la fin de mars 1996, de nouvelles opérations d'ampleur restreinte ont été entreprises en avril 1996 à la suite d'une légère repollution.

#### **4 Effets sur la pêche**

4.1 Au début, les deux principales préoccupations des autorités ont été de connaître le périmètre de la zone touchée par les hydrocarbures et de déterminer si et dans quelle mesure des poissons, des coquillages et des crustacés avaient été contaminés. Des navires de recherche ont été utilisés pour dresser la carte des concentrations d'hydrocarbures dans l'eau et les sédiments et on a analysé plus de 500 échantillons de poissons, de coquillages et de crustacés afin d'en déterminer la teneur en hydrocarbures.

4.2 De petits navires de pêche d'une longueur pouvant aller jusqu'à 15 mètres se livrent à diverses activités côtières à partir de plusieurs ports du secteur de Milford Haven et de la zone environnante. De nombreux exploitants de pareils navires ont été 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 en 1995 a été évaluée à £6 millions.

4.3 Milford Haven sert également de base à des activités de pêche hauturière 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 aient été touchés par le déversement.

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

4.5 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, 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, 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.

4.6 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 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 mettent 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 à certains endroits peu après le déversement. Ces teneurs en hydrocarbures ont depuis baissé. 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 concernant les buccins et les crustacés a été levée le 30 août dans l'ensemble de la zone désignée, à l'exception de Milford Haven même. L'interdiction a été levée pour tous les crustacés de l'estuaire de Milford Haven le 17 octobre 1996 et pour les buccins le 7 février 1997. Des restrictions demeurent en vigueur pour des espèces intertidales du reste de la zone désignée.

## **5 Effets sur le secteur du tourisme**

5.1 Le tourisme est une activité importante du Pembrokeshire où les dépenses totales des touristes auraient atteint de £150 à £175 millions en 1995 selon les estimations. Le secteur du tourisme du Pembrokeshire comprend toute une gamme de petits hôtels, de pensions de famille, de terrains de camping et de gîtes ainsi que des restaurants, des magasins, des lieux de distraction et des activités de loisir telles que des promenades en mer.

5.2 Le Parc national côtier du Pembrokeshire, seul parc national côtier de Grande-Bretagne, compte quelque 400 kilomètres de côtes. Nombre des stations touristiques et des villages sont reliés par un sentier côtier de 300 km de long qui est l'un des chemins nationaux de grande randonnée.

5.3 Le sinistre a eu un impact sur le secteur du tourisme, mais il est encore trop tôt pour évaluer l'ampleur des préjudices. De nombreux agents ont signalé une chute sensible des demandes d'hébergement et des réservations pour la période qui a immédiatement suivi le sinistre. Il semble cependant que l'impact se soit moins fait sentir pendant la haute saison touristique de juillet et d'août 1996.

## **6 Effets sur la faune et la flore sauvages**

6.1 Plus de 6 900 oiseaux mazoutés appartenant à au moins 28 espèces ont été recueillis. Un peu plus de la moitié d'entre eux étaient déjà morts. La plupart de ces oiseaux ont été trouvés le long de la côte sud du Pembrokeshire et des côtes du Carmarthenshire. La Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals, qui est la société protectrice des animaux, a mis en place une installation de secours pour les oiseaux mazoutés encore en vie. Cette installation a traité plus de 3 100 oiseaux. Plus de 2 000 oiseaux (60%) ont été nettoyés et relâchés. Les oiseaux relâchés ont été bagués de manière à pouvoir être identifiés à l'avenir.

6.2 Le suivi des hydrocarbures perdus en mer et de leurs effets sur le littoral et le milieu marin a commencé peu après l'échouement du navire-citerne. En outre, des études sont en cours pour évaluer l'efficacité des techniques utilisées lors des diverses opérations de nettoyage et leurs conséquences pour l'environnement. Nombre de ces activités ont bénéficié d'un appui financier du Gouvernement du Royaume-Uni qui a créé le Sea Empress Environmental Evaluation Committee (SEEEEC), comité d'évaluation de l'environnement qui a été chargé de coordonner ces travaux. Ce comité a publié un rapport initial en juillet 1996.

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

7.1 Le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont ensemble ouvert à Milford Haven un bureau des demandes d'indemnisation ayant pour mission de recevoir et d'évaluer les demandes et de les communiquer au Skuld Club et au Fonds pour examen et approbation. Ce bureau aide également les demandeurs à présenter leurs demandes.

7.2 Un certain nombre d'experts aident le Fonds de 1971 et le Skuld Club à examiner divers groupes de demandes, à savoir celles qui concernent les opérations de nettoyage, l'assistance, la pêche, le tourisme et les dommages aux biens. Ce travail est coordonné par le Bureau des demandes d'indemnisation.

## **8 Décisions prises par le Comité exécutif à ses 47ème, 48ème, 49ème et 50ème sessions**

8.1 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 de ce sinistre, pour autant que celles-ci ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. Il s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées de ce sinistre 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. C'est pourquoi il a jugé nécessaire que le Fonds de 1971 fasse preuve de prudence dans le paiement des 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, paragraphes 3.10.2 et 3.10.5).

8.2 Le Comité exécutif a noté, à sa 48ème session, 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. Le Comité a maintenu sa position selon laquelle il était nécessaire en pareil cas de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes, étant donné que, en vertu de l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds, tous les demandeurs devraient recevoir le même traitement. De l'avis du Comité, il fallait mettre en balance la nécessité d'empêcher que le Fonds se trouve en situation de surpaiement, d'une part, et, d'autre part, l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible des victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures. Compte tenu de ces considérations, le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements correspondant à 75% du quantum des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs sur la base des conseils que lui donneraient les experts du Fonds de 1971 au moment du versement du paiement (document FUND/EXC.48/6, paragraphe 3.4.7).

8.3 A ses 49ème et 50ème sessions, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait continuer de limiter ses paiements à 75% des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs (documents FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.8.21 et 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.2.16).

## 9 Demandes d'indemnisation

### 9.1 Bilan général

9.1.1 Au 31 janvier 1997, 661 demandeurs avaient soumis des demandes au Bureau des demandes d'indemnisation.

9.1.2 Des demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de £8 221 224. Le Skuld Club a versé à 363 demandeurs des indemnités d'un montant total de £6 035 277. Des chèques représentant un montant supplémentaire de £112 515 attendent d'être touchés par les demandeurs. La plupart de ces paiements correspondent à 75% des montants approuvés par le Club et par l'Administrateur. Toutefois, des paiements allant jusqu'à 100% des montants approuvés ont été versés par le Club dans un certain nombre de cas, lorsque les indemnités étaient modiques 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.

### 9.2 Demandes pour les opérations de nettoyage

9.2.1 Le Conseil du comté du Pembrokeshire a soumis une demande intérimaire de £1 094 094 au titre des frais encourus par le Conseil du district de Preseli du Pembrokeshire et par le Conseil du district du South Pembrokeshire avant la réorganisation de l'administration locale, le 1er avril 1996. Sur la base des documents soumis à ce jour, les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont évalué cette demande à £918 373 au titre des rubriques justifiées, dont 75% (£677 188) ont été payés. Certaines questions soulevées restent toujours sans réponse et une nouvelle évaluation aura lieu compte tenu de tous renseignements additionnels fournis par le demandeur. Le Conseil du comté du Pembrokeshire a présenté une nouvelle demande de £2 711 246 pour la période courant d'avril à juin 1996. Les pièces justificatives présentées à l'appui de cette nouvelle demande sont actuellement examinées par les experts du Skuld Club et du Fonds de 1971.

9.2.2 Le Conseil du comté du Devon et deux conseils de districts du Devon (ceux du North Devon et de Torridge) ont soumis des demandes s'élevant respectivement à £8 979, £2 232 et £1 459. La demande du Conseil du comté du Devon a été évaluée à £4 922 et un paiement intérimaire a été versé à raison de 75% de ce montant. Cette demande sera réexaminée à la lumière de tous nouveaux renseignements qui seraient demandés au demandeur. Les demandes des deux conseils de district ont été évaluées à £1 899 et à £1 459, respectivement, et 75% de ces montants ont été acquittés.

9.2.3 L'Agence pour l'environnement a soumis une demande de £401 868 pour les frais encourus par la National Rivers Authority en matière de personnel, de transport et de location de matériel. Les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 examinent actuellement cette demande.

9.2.4 La Milford Haven Standing Conference on Anti-Oil Pollution a présenté une demande de £1 245 773 au titre des frais encourus pour fournir des barrages flottants, des écrèmeurs et des embarcations de lutte contre le déversement lors des opérations de nettoyage. Texaco Limited, Gulf Oil Refining Ltd, Elf Oil (UK) Ltd et l'autorité du port de Milford Haven sont représentés au sein de cette conférence qui a été créée afin

de prévoir une capacité de lutte contre les déversements à Milford Haven. Les questions soulevées par les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont été communiquées au demandeur dont on attend la réponse.

9.2.5 Deux organisations caritatives, Care for the Wild et le South Devon Seabird Trust, ont demandé à être indemnisées à raison de £4 962 et £704 respectivement pour le nettoyage d'oiseaux. La deuxième demande a été approuvée à raison du montant réclamé et la première demande est en cours d'examen.

9.2.6 Le Joint Nature Conservation Committee, organisme financé par le Gouvernement et créé pour assurer une approche coordonnée de la part des organismes chargés de la conservation de la nature en Angleterre, en Ecosse, au Pays de Galles et en Irlande du Nord, a soumis une demande au titre du coût du personnel consultatif et d'une plongée d'inspection qui avait été effectuée afin de déterminer les dommages éventuels aux espèces marines dans les parages du sinistre. Le Dyfed Wildlife Trust a présenté une demande de £70 859 au titre du coût des enquêtes sur la faune et la flore sauvages réalisées dans la zone sinistrée, des frais de nettoyage des oiseaux mazoutés et des dommages à des biens. Ces demandes sont en cours d'examen.

9.2.7 Le National Trust a présenté une demande de £37 135 pour avoir surveillé la contamination et coordonné l'accès à des sections de côtes relevant de sa responsabilité. Cette demande a donné lieu à un certain nombre de questions et elle sera réexaminée à la lumière des clarifications qu'apportera le demandeur.

9.2.8 Le Gouvernement français a présenté une demande s'élevant à FF1 491 337 (£161 000) pour les deux navires qu'il avait fournis dans le cadre des opérations de lutte en mer contre la pollution. Cette demande est en cours d'examen.

9.2.9 Le Conseil du comté de Carmarthen a demandé à être indemnisé à raison de £900 094 au titre des frais encourus par cinq autorités locales pour des opérations de nettoyage menées jusqu'au 31 mars 1996 (c'est-à-dire avant la réorganisation de l'administration locale). Cette demande n'a pas encore été étayée par des documents. On s'attend à recevoir une nouvelle demande d'environ £250 000 au titre des opérations de nettoyage que ce même conseil a effectuées après le 1er avril 1996.

9.2.10 Quatre conseils de comté en Irlande ont indiqué leur intention de soumettre des demandes de l'ordre de 73 000 livres irlandaises (£71 000).

### 9.3 Demandes pour dommages aux biens

9.3.1 A la suite du sinistre, des bateaux et des amarres ont été contaminés dans la zone de Milford Haven. Quatre-vingt-quatre demandeurs ont soumis des demandes au titre du coût du nettoyage. Celles-ci ont été approuvées à raison de £128 314, et la plupart ont été payées dans leur totalité par le Skuld Club.

9.3.2 Un certain nombre de bâtiments situés près des plages sinistrées ont été contaminés par des embruns chargés d'hydrocarbures. Trente-six demandes relatives à de tels dommages ont été approuvées à raison d'un montant total de £22 016. Le Skuld Club a versé des indemnités d'un montant total de £15 320 à l'égard de ces demandes.

9.3.3 Des demandes ont été reçues pour des dégâts subis par les tapis de magasins et de maisons situés sur le front de mer des zones les plus gravement touchées, pour des dommages aux vêtements portés et au matériel utilisé par le personnel qui avait participé aux opérations de nettoyage et pour le remplacement d'arbres et de buissons abîmés par les embruns d'hydrocarbures. En outre, des demandes ont été soumises par les propriétaires de routes privées qui avaient été endommagées par le passage des véhicules lourds et de l'équipement qui avait servi au nettoyage. Quarante-deux demandes appartenant à ces catégories ont été approuvées à raison d'un montant total de £41 068. Le Skuld Club a versé des sommes d'un montant total de £34 088 à l'égard de ces demandes.

### 9.4 Demandes relatives à la pêche

9.4.1 Des demandes ont été présentées par 148 pêcheurs au titre du manque à gagner résultant des interdictions de pêcher. Certains de ces pêcheurs attrapaient du poisson blanc mais la majorité récoltait des buccins et des crustacés. Certaines des demandes portent également sur des dommages à des filets et sur la perte de casiers. Dans cette catégorie, des demandes émanant de 114 pêcheurs ont été approuvées à

raison d'un montant total de £4 917 101. Le Skuld Club a versé au total £3 572 276 à l'égard de ces demandes.

9.4.2 Des demandes présentées par neuf pêcheurs au titre de la perte des appareils de pêche ont été approuvées à raison de £39 050. Le Skuld Club a versé un montant total de £27 940 à l'égard de ces demandes.

9.4.3 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 en raison de l'interdiction de la pêche. Le Skuld Club a versé à ce demandeur des paiements d'un montant total de £72 968, ce qui correspond à 75% des pertes résultant de la destruction d'une partie des stocks qui auraient été normalement récoltés et vendus chaque mois depuis le sinistre.

9.4.4 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, cinq autres des crustacés et quatre des coques/buccins/moules provenant de la zone du Burry Inlet. A ce jour, des paiements provisoires d'un montant total de £1 060 124 ont été versés à dix de ces sociétés.

## 9.5 Demandes du secteur du tourisme

Des demandes ont été soumises par 258 exploitants du secteur du tourisme, tels que des hôtels, des pensions de famille, des terrains de camping, des magasins et des restaurants, ainsi qu'une école de voile, un centre de sports nautiques, une école de plongée et des magasins de matériel de pêche à la ligne. Des demandes appartenant à cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de £590 638 et des paiements d'un montant total de £438 180 ont été versés à 90 demandeurs. Le reste des demandes est en cours d'examen.

## 10 Niveau du paiement des demandes

10.1 A la 48ème session du Comité, l'Administrateur a présenté une évaluation du niveau des demandes potentielles (FUND/EXC.48/2/Add.1, paragraphes 3.2 à 3.16). La délégation du Royaume-Uni a soumis à cette session un document (FUND/EXC.48/2/1) qui donnait des renseignements à cet égard et un document sur la même question à la 49ème session (FUND/EXC.49/9/1).

10.2 Comme cela est mentionné au paragraphe 8.2 ci-dessus, le Comité exécutif a décidé, à sa 48ème session, de limiter le pouvoir de l'Administrateur d'effectuer des paiements 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 et 50ème 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 le demandeur.

10.3 Selon les estimations, le coût total des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde encouru pour le compte du Gouvernement du Royaume-Uni, des autorités locales, d'autres organismes publics et de Texaco s'élevait à £22 millions au début de février 1997. A ce jour, des demandes ont été approuvées à raison de £8,2 millions au titre de la pêche et de £600 000 au titre des pertes subies par le secteur du tourisme. Un certain nombre de demandes relatives à la pêche sont en suspens et d'autres seront peut-être soumises. Il a été signalé que des pêcheurs pourraient demander à être indemnisés au titre de pertes subies dans des eaux plus éloignées de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures et au titre du dommage aux stocks. En fait, trois demandes ont été récemment soumises au titre de pertes résultant d'une réduction alléguée des prises de calmar et de poisson blanc dans le Canal de Bristol. Il serait par conséquent prudent de reconnaître que de nouvelles demandes d'un montant important risquent d'être présentées dans le secteur de la pêche. Il n'est pas possible, à ce stade, d'évaluer le montant total des demandes recevables dans le secteur du tourisme, étant donné que, à ce jour, seule une proportion relativement faible des entreprises de ce secteur qui avaient réclamé des formulaires de demandes d'indemnisation les a retournés, et que les demandes reçues n'ont porté que sur des montants relativement modiques. Il est possible que le propriétaire du navire présente une demande au titre de coûts relatifs aux opérations d'assistance.



10.4 Le Comité exécutif a estimé que le Fonds de 1971 devrait mettre en balance, d'une part, l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible des victimes et, d'autre part, la nécessité de ne pas se retrouver en situation de surpaiement. De l'avis de l'Administrateur, il est probable que le montant total des demandes acceptées ne dépasse pas 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, telles que mises en oeuvre par la Loi de 1995 sur la marine marchande, à savoir 60 millions de DTS (soit £51 millions au taux de change en vigueur le 10 février 1997). Il n'est cependant pas possible d'affirmer avec certitude que ce montant ne sera pas dépassé.

10.5 Compte tenu de ces observations, l'Administrateur pense qu'il serait prudent de continuer, à ce stade, de limiter les paiements à 75% des préjudices justifiés, tels qu'ils sont évalués par les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club. Il suggère que la question soit réexaminée à la 53ème session du Comité qui aura lieu en avril 1997.

**11 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées à propos du traitement des demandes nées du sinistre;
  - c) se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1971; et
  - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant d'autres aspects du sinistre.
-