



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
57ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.57/6  
26 janvier 1998

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). Il décrit une demande d'indemnisation que l'Administrateur souhaite renvoyer au Comité exécutif pour décision. Il traite également de la cause du sinistre et de questions connexes.

1.2 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 aux documents 71FUND/EXC.52/7 et 71FUND/EXC.55/7.

#### **2 Opérations de nettoyage**

A la suite de tempêtes survenues en janvier 1998, une petite quantité de débris d'hydrocarbures ont émergé sur diverses plages, y compris Tenby. Le Pembrokeshire County Council a brièvement procédé à un nettoyage pour enlever ces débris des plages de Tenby qui sont fréquentées tout au long de l'année. Sur les autres rivages où des hydrocarbures avaient également fait surface, il a laissé s'opérer un nettoyage naturel sous l'action d'une grosse mer.

#### **3 Bilan des demandes d'indemnisation**

##### **3.1 Bilan général**

3.1.1 Au 23 janvier 1998, 931 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,

l'Assuranceföreningen Skuld (le Skuld Club), avaient mis en place à Milford Haven. Des demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de £13 065 797. Des paiements ont été versés à 635 demandeurs pour un montant total de £12 797 228; sur ce montant, £6 866 809 ont été versées par le Skuld Club et £5 930 419 par le Fonds de 1971. Par ailleurs, des chèques représentant £268 569 attendent d'être touchés par les demandeurs.

3.1.2 On trouvera en annexe un tableau présentant l'état des demandes au 23 janvier 1998.

3.1.3 Comme cela est indiqué aux paragraphes 3.3 à 3.6 ci-dessous, des règlements définitifs ont été conclus pour la majorité des demandes présentées. Toutefois il n'a pas été possible de conclure de règlement avec un certain nombre de demandeurs, dont quelques uns décideront peut-être de faire valoir leurs demandes en justice.

3.1.4 Comme il ne reste que relativement peu de demandes en suspens, il a été décidé que le Bureau des demandes d'indemnisation fermerait le 14 février 1998.

### 3.2 Niveau des paiements

3.2.1 À sa 48ème session, le Comité exécutif a décidé de limiter les paiements du Fonds de 1971 à 75% des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, étant donné que le montant total des demandes nées du sinistre du *Sea Empress* était susceptible 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 sa 55ème session, le Comité a autorisé l'Administrateur à porter les paiements du Fonds de 1971 à 100% des préjudices subis effectivement par le demandeur, tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club.

3.2.2 À la suite de la décision que le Comité exécutif avait prise à sa 55ème session, tenue du 20 au 22 octobre 1997, de porter les paiements du Fonds de 1971 à 100% des préjudices effectivement subis par chaque demandeur, le Bureau des demandes d'indemnisation a fait tout le nécessaire pour verser, dès que possible, les 25% restants à tous les demandeurs. Au 21 novembre 1997, des chèques d'un montant total de £2 941 031 au titre du paiement de ce solde avaient été mis à la disposition de tous les demandeurs intéressés. Au 23 janvier 1998, des paiements d'un montant total de £2 870 236 avaient été versés à 427 demandeurs; en outre des chèques s'élevant à £70 795 attendaient d'être touchés par les demandeurs.

### 3.3 Demandes pour les opérations de nettoyage

3.3.1 Le Pembrokeshire County Council a soumis une demande intérimaire de £1,1 million au titre des frais encourus par le Preseli Pembrokeshire District Council et par le South Pembrokeshire District Council avant la réorganisation des autorités locales, le 1er avril 1996. Le Pembrokeshire County Council a aussi soumis des demandes s'élevant à £3,9 millions 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 ces périodes à £4,0 millions. Des paiements intérimaires s'élevant au total à ce montant ont été versés au Council en 1996 et 1997. Le Council a également soumis des demandes d'un montant total de £185 000 pour la période allant de décembre 1996 à mars 1997, ainsi qu'une demande au titre d'intérêts s'élevant à £300 000. Les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 examinent actuellement ces demandes.

3.3.2 Le Carmarthenshire County Council a soumis des demandes s'élevant à £1,3 million au nom de 4 conseils de district et de 2 conseils de comté, au titre d'opérations de nettoyage menées en 1996. Sur la base des documents présentés à ce jour, les experts ont procédé à une évaluation préliminaire des demandes au titre des frais de nettoyage pour la période allant de février à mars 1996, les chiffrant à £229 000; le Fonds de 1971 a versé au Council, en décembre 1997, un paiement intérimaire correspondant à ce montant. Les experts n'ont pas fini d'examiner les documents soumis par le Council.

3.3.3 Les principales demandes restant en suspens dans cette catégorie émanent de l'Agence pour l'environnement et du Gouvernement français; elles s'élevant respectivement à £401 868 et FF1 491 337 (£150 000). Les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 attendent d'avoir reçu une réponse à leurs demandes de renseignements pour procéder à l'évaluation de ces demandes.

3.3.4 Quatre conseils de comté irlandais ont soumis des demandes s'élevant au total à 72 734 livres irlandaises (£71 000). Les experts ont procédé à une évaluation préliminaire de ces demandes qu'ils ont chiffrées à £33 282 (£29 000) en attendant de recevoir des demandeurs des précisions sur certains points.

#### 3.4 Demandes pour des dommages causés à des biens

257 demandes ont été soumises pour des dommages causés à des biens. Des demandes ont été approuvées et acquittées par le Skuld Club à raison de £274 000. 28 demandes s'élevant au total £74 000 ont été rejetées. Trois demandes de cette catégorie qui représentent au total £947 restent en suspens.

#### 3.5 Demandes relatives à la pêche

3.5.1 Des pêcheurs ont présenté des demandes au titre de leur 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. Les demandes de 131 pêcheurs ont été approuvées, à raison d'un montant total de £5,5 millions.

3.5.2 La plupart des pêcheurs ont accepté l'évaluation de leur manque à gagner faite par les experts. Toutefois, neuf pêcheurs qui attrapent des buccins et des crustacés n'ont pas accepté cette évaluation comme représentant un règlement intégral et définitif de leurs demandes. Ces demandes s'élèvent au total à £1,6 million et des paiements intérimaires d'un montant total de £929 000 ont été effectués. Dix-neuf demandes au titre de pertes de recettes liées à la pêche, qui s'élèvent au total à £782 000, ont été rejetées par le Skuld Club et le Fonds de 1971.

3.5.3 Des pêcheurs ont également présenté des demandes au titre de la perte d'appareils de pêche. Sept d'entre elles ont été approuvées à raison de £8 100 et des paiements d'un montant total de £7 900 ont été versés au titre de ces demandes. Deux demandes qui s'élevaient à £82 000 ont été chiffrées par les experts à £30 000 et des paiements intérimaires correspondant à ce dernier montant ont été versés aux demandeurs. Ceux-ci n'ont toutefois pas accepté ces chiffres comme représentant des règlements intégraux et définitifs. Quatorze demandes au titre d'appareils de pêche qui auraient été perdus ou endommagés par suite des opérations de nettoyage ont été rejetées. Ces demandes rejetées s'élèvent au total à £57 945. Certains de ces demandeurs n'ont pu prouver qu'ils avaient des appareils de pêche à l'eau immédiatement avant le déversement, étant donné qu'ils n'étaient pas en train de pêcher à ce moment là. D'autres ont dit avoir perdu des casiers dans des zones où aucune opération de nettoyage ou autre activité relative au déversement d'hydrocarbures n'avait été menée.

3.5.4 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 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 intérimaires d'un montant total de £1,5 million ont été versés à dix de ces sociétés. Sept demandeurs de cette catégorie dont les demandes s'élèvent au total à £4,2 millions n'ont pas accepté le règlement intégral et définitif de leurs demandes sur la base de l'évaluation des experts.

3.5.5 Des demandes s'élevant à £110 000 ont été reçues de sept pêcheurs qui alléguaient que leurs prises de poisson blanc et de calmars s'étaient trouvées réduites. Cinq de ces pêcheurs sont basés dans le North Devon et deux à Swansea, dans des zones du canal de Bristol qui n'ont pas été touchées par le déversement d'hydrocarbures du *Sea Empress*. Les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont demandé à ces pêcheurs de soumettre des preuves pour étayer la réduction alléguée des prises et pour montrer que cette réduction résultait du sinistre du *Sea Empress*.

#### 3.6 Demandes du secteur du tourisme et d'entreprises connexes

3.6.1 Des demandes ont été soumises par 431 exploitants du secteur du tourisme. La majorité de ces demandes émanent de petites entreprises offrant un hébergement en chambres d'hôtes ou en location. Les demandes de 280 exploitants de cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de

£1,5 million. Cinquante-deux demandes de cette catégorie qui représentent au total £733 460 sont en cours d'examen ou attendent que de plus amples renseignements soient fournis par les demandeurs.

3.6.2 Huit exploitants du secteur du tourisme qui ont reçu des paiements intérimaires de £170 000 n'ont pas accepté de conclure des règlements intégraux et définitifs car ils n'approuvaient pas l'évaluation de leurs demandes ou parce qu'ils souhaitent se réserver le droit de soumettre de nouvelles demandes portant sur des périodes ultérieures. Les montants réclamés s'élèvent au total à £302 000.

3.6.3 On se souviendra que le Comité exécutif a rejeté un certain nombre de demandes du secteur du tourisme parce 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 53ème session (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphes 3.5.15 à 3.5.33). L'Administrateur a rejeté 74 demandes de ce secteur, qui représentaient au total £425 000, car les demandeurs n'avaient pas montré qu'ils avaient subi des préjudices économiques comme suite au sinistre du *Sea Empress*.

#### **4 Indemnisation disponible en vertu du contrat CRISTAL**

4.1 À sa 55ème session, le Comité exécutif a pris note de renseignements concernant la possibilité, pour les victimes du sinistre du *Sea Empress*, d'obtenir une indemnisation en vertu du contrat CRISTAL (document 71FUND/EXC.55/7/Add.1, paragraphe 2.2).

4.2 La délégation du Royaume-Uni a déclaré que, si et dans la mesure où, en conséquence de la demande du Gouvernement du Royaume-Uni, le montant total des demandes établies devait dépasser le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (60 millions de DTS), le Gouvernement ne ferait pas valoir sa demande, en tout ou en partie, contre le Fonds de 1971, mais plutôt contre Cristal Ltd. La délégation du Royaume-Uni a accepté que cela pourrait signifier que la demande de son Gouvernement serait acquittée plus tard que celle des autres demandeurs. Elle a aussi déclaré que le Gouvernement notifierait sa demande à Cristal Ltd avant l'expiration du délai de deux ans stipulé dans le contrat CRISTAL.

4.3 Dans une lettre datée du 27 octobre 1997, le Gouvernement du Royaume-Uni a notifié à Cristal Ltd sa demande d'un montant total d'environ £11 à £11,5 millions au titre des frais et dépenses encourus au cours des opérations de nettoyage menées à la suite du sinistre du *Sea Empress*. Cristal Ltd a confirmé au Gouvernement du Royaume-Uni que sa lettre avait été acceptée comme constituant la notification écrite requise en vertu du contrat CRISTAL.

4.4 L'Administrateur a été informé que quelque 70 autres demandeurs avaient écrit à Cristal Ltd au sujet de leurs demandes.

#### **5 Demande soumise au Comité exécutif pour examen**

5.1 Une demande de £3 807 au titre de pertes qui seraient nées du sinistre du *Sea Empress* a été présentée par 5 médecins qui travaillent dans un centre médical à Saundersfoot dans le sud du Pays de Galles. Cette demande se ventile entre les deux éléments suivants:

- a) Pertes de recettes dues à la réduction du nombre des résidents temporaires:
  - i) Réduction du nombre des résidents temporaires ayant reçu un traitement
  - ii) Réduction du nombre des ordonnances données à des résidents temporaires
  - (iii) Réduction du nombre des visites de nuit à des résidents temporaires

- b) Accroissement du nombre des patients ayant reçu un traitement qui ne donne pas lieu à un remboursement du National Health Service du Royaume-Uni:
  - i) Exposition à des polluants
  - ii) Exacerbation de l'asthme
  - iii) Anxiété/dépression et maux de tête
  - iv) Conseils donnés à des femmes enceintes et des asthmatiques concernant les effets de toxines à long terme

5.2 Les demandeurs ont fourni les renseignements suivants concernant le contexte de leur demande.

- a) *Modalités du remboursement obtenu par les cabinets médicaux au titre de traitements ou de consultations*

Les médecins (exerçant seuls ou en cabinets de groupe) sont des travailleurs indépendants qui ont passé un contrat avec la Health Authority pour fournir des services médicaux d'ordre général. La Health Authority rémunère ces services sous la forme de paiements par tête pour les patients inscrits auprès du cabinet, plus des paiements pour certains services additionnels, tels que des opérations mineures, des visites de nuit et des vaccinations. Des paiements supplémentaires sont versés pour chaque prestation fournie à des patients temporairement inscrits auprès du cabinet.

Les pertes de recettes découlant de la réduction du nombre des résidents temporaires représenteraient donc les pertes résultant de la réduction du nombre des résidents temporaires inscrits auprès du cabinet, ainsi qu'un montant correspondant à une moyenne des autres prestations fournies à des résidents temporaires.

- b) *Surcroît de travail découlant du sinistre du Sea Empress*

Le contrat passé entre la Health Authority et les généralistes se fonde sur une moyenne de travail pour une maladie prévue dans la population inscrite auprès du cabinet. Tout accroissement à grande échelle de la charge de travail lié, par exemple, à une catastrophe n'est pas pris en compte dans les dispositions relatives aux services médicaux généraux. La plupart des médicaments sont fournis par l'État et le cabinet n'en supporte pas le coût. Toutefois, le cabinet ne reçoit pas de paiements supplémentaires au titre d'un surcroît de travail lié à un nombre accru de consultations au-delà des services médicaux généraux prévus dans le contrat. La demande porte donc sur ce surcroît de travail inattendu.

Une situation comparable se présente en ce qui concerne le traitement des patients inscrits auprès du cabinet à la suite d'accidents de la route. En pareils cas, la rémunération des médecins est censée provenir des assurances automobiles ou directement des patients.

5.3 L'Administrateur évalue comme suit la recevabilité de cette demande. Il est reconnu que le centre médical en question tire une partie de ses recettes du tourisme. Les demandeurs ont indiqué que les recettes provenant de résidents temporaires avaient constitué 10,06% de leurs recettes en 1996, au lieu de 11,26% en 1994 et 11,12% en 1995. Ils ont déclaré que les bénéfices provenant des résidents temporaires en 1996 s'étaient élevés à £17 206 sur des recettes totales de £153 801. L'Administrateur estime que, étant donné que le centre médical ne dépend que de manière limitée des recettes tirées de résidents temporaires (y compris de touristes), il n'y a pas un degré suffisant de proximité entre le sinistre du *Sea Empress* et les pertes alléguées. Pour cette raison, il propose que la demande soit rejetée.

5.4 L'Administrateur souhaite faire les observations additionnelles suivantes à propos de cette demande. La première rubrique a trait à une réduction des recettes résultant d'une baisse du tourisme à la suite du sinistre du *Sea Empress*. Pour diverses raisons, telles que les conditions météorologiques, le

nombre des touristes dans une zone particulière varie considérablement d'une année à l'autre. L'Administrateur estime que, de toute façon les demandeurs n'ont pas démontré que la très faible réduction des recettes tirées des résidents temporaires en 1996 par rapport aux années précédents était imputable au sinistre du *Sea Empress*. En conséquence, il pense que ces demandeurs n'ont pas démontré qu'ils avaient subi de pertes quelconques au titre de cette rubrique par suite du sinistre. La deuxième rubrique de la demande a trait à un surcroît de travail allégué à la suite du sinistre du *Sea Empress*, du fait que les résidents locaux craignaient d'éventuels problèmes de santé dus au déversement d'hydrocarbures. Les demandeurs n'ont pas subi de pertes de recettes mais ont réclamé une rémunération au titre d'un surcroît de travail pour avoir fourni des conseils médicaux à leurs patients locaux. De l'avis de l'Administrateur, ce travail devrait être considéré comme étant couvert par les dispositions générales relatives au remboursement des médecins dans le cadre du National Health Service, comme ce serait probablement le cas pour un surcroît de travail imprévu ayant diverses causes, comme par exemple une épidémie ou un accident industriel. L'Administrateur ne pense pas que la comparaison faite par les demandeurs avec le traitement de patients blessés lors d'accidents de la route soit pertinente, étant donné que la législation dans ce domaine a pour objectif spécifique de faire assumer par les assureurs automobiles le coût du traitement médical pour les accidents de la route.

## **6 Enquêtes sur la cause du sinistre**

### **6.1 Enquêtes des autorités britanniques**

6.1.1 Le 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 à l'assistance qui lui a été 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, sauf dans la mesure où cela est nécessaire à la réalisation de son objectif fondamental.

6.1.2 Le rapport du MAIB contient le résumé suivant:

Le navire-citernes à moteur *Sea Empress* transportant une cargaison de 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 à 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 avec 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, l'intention étant 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. Une allège appropriée a été identifiée 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 faire virer le navire sinistré pour qu'il soit mouillé nez au vent. Cette opération a été menée à bien le 17 février alors que les préparatifs en vue de l'allègement étaient encore en cours. Ce n'est qu'après ce virement et alors que les conditions météorologiques s'étaient déjà détériorées que l'on a perdu le contrôle du navire sinistré qui 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. C'est le 21 février seulement que l'on a pu renflouer le navire sinistré avec succès et en reprendre le contrôle. Il a été amené à quai dans le port où le reste de sa cargaison a été déchargé.

Il n'y a eu ni pertes en vies humaines ni blessures graves.

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

A part les mauvaises conditions météorologiques, les principaux facteurs qui ont contribué à tant ralentir l'opération de sauvetage ont tenu au manque de remorqueurs ayant une puissance et une manoeuvrabilité suffisantes, ainsi qu'à une mauvaise compréhension 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.

6.1.3 Le rapport stipule que l'erreur de pilotage à l'origine de l'échouement initial était due en partie à un manque de formation et d'expérience en matière de pilotage des navires-citernes de grandes dimensions.

## 6.2 Enquête de la République du Libéria

6.2.1 Le Commissaire aux Affaires maritimes de la République du Libéria a publié un rapport d'enquête sur l'échouement du *Sea Empress* qui mentionne 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, cela n'aurait rien changé aux événements qui ont suivi car le capitaine ne savait pas que le pilote n'était pas familiarisé avec les navires de cette dimension; il aurait probablement suivi ses conseils selon lesquels 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 s'en serait remis à l'expérience du pilote et à l'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. Depuis la zone d'embarquement, le trajet est normalement d'une heure. Par conséquent, dans ce cas-ci, l'arrivée au large du quai aurait eu lieu 50 minutes avant la marée basse. La profondeur minimale à 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 "depuis 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 à piloter seul. De toute évidence, la méthode de navigation qu'il a utilisée pour entrer dans le West Channel et sa façon de juger l'"écart" entre deux séries de feux d'alignement étaient celles qu'il avait régulièrement employées avec des navires de plus petites dimensions qui étaient peut-être plus faciles à manoeuvrer et pouvaient réagir plus rapidement si une correction de cap devait s'imposer en raison des changements de marée et de vent. N'ayant jamais piloté de navires plus grands, le pilote a peut-être supposé que tous les navires pouvaient être ainsi pilotés, sans tenir pleinement compte des conditions de vent et de marée qui régnaient.

La route fond suivie depuis l'entrée dans le chenal était probablement plus proche de 040° que du cap au compas de 025° ou 030° et a amené le navire à franchir la courbe de niveau des 15 mètres. Le manque de manoeuvrabilité du navire qui a été signalé par l'homme de barre pourrait être attribué au coussin d'eau formé contre la paroi rocheuse le long du chenal 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 chenal 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 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 de procédures de contrôle pour:
  - 1) surveiller l'approche des navires à fort tirant d'eau lorsqu'ils gagnent ou quittent le port, et signaler au pilote du navire qu'il ne suit pas l'alignement, en l'informant de l'ampleur de son écart par rapport à cet alignement; et
  - 2) surveiller étroitement l'avancement annuel 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 pilote de classe 1.

### 6.3 Examen des rapports par l'Administrateur

6.3.1 L'Administrateur a examiné, avec l'assistance des avocats du Fonds de 1971, les deux rapports d'enquête sur la cause du sinistre du *Sea Empress*. Il a également obtenu l'opinion d'un éminent expert en droit maritime, M. Geoffrey Brice QC.

6.3.2 Dans son opinion, M. Brice a déclaré qu'il ne pouvait y avoir aucun doute que la cause immédiate du sinistre était l'erreur que le pilote avait commise en dirigeant le *Sea Empress* et que la médiocre formation de ce dernier et son manque d'expérience expliquait pourquoi il avait commis une telle erreur. De l'avis de M. Brice, il y avait motif à reprocher au capitaine et au second de ne pas s'être rendu compte que le *Sea Empress* ne suivait pas les feux d'alignement et de ne pas avoir planifié correctement la manoeuvre d'approche de Milford Haven alors que le navire était piloté. Il a déclaré que l'on pouvait dire que ces manquements avaient contribué à l'échouement initial. Il a, en revanche, affirmé qu'il n'y avait, semble-t-il, aucune raison de penser qu'il y avait eu faute de la part du propriétaire lui-même, c'est-à-dire au niveau de la direction ou au niveau auquel la direction avait délégué sa fonction. M. Brice a déclaré qu'il ne pensait donc pas qu'il était réaliste d'envisager la levée de la limite du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

6.3.3 Sur la base de l'avis obtenu, l'Administrateur considère que le Fonds de 1971 ne peut invoquer aucun motif pour contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Il estime aussi que le Fonds de 1971 n'a aucun motif non plus pour s'opposer au droit du propriétaire du navire à une prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

6.3.4 L'Administrateur examine actuellement plus avant la question de savoir s'il ne serait pas possible pour le Fonds de 1971 de former un recours contre des tiers afin de recouvrer les sommes qu'il a versées à titre d'indemnisation. L'Administrateur rendra compte au Comité, en temps voulu, de ses conclusions à ce sujet.

## 7 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 concernant le traitement des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre;
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant la recevabilité de la demande d'un centre médical (paragraphe 5);
- d) décider si le Fonds de 1971 devrait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou s'il devrait s'opposer au droit de ce dernier à une prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds (paragraphe 6);
- e) noter que l'Administrateur a l'intention d'étudier plus avant la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait engager une action en recours contre des tiers (paragraphe 6.3.4); et
- f) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant d'autres aspects de ce sinistre.

\* \* \*

**ÉTAT DES DEMANDES D'INDEMNISATION AU 23 JANVIER 1998**

1		Demandes soumises		Demandes approuvées		Demandes payées	
		Demandeurs	Montant en £	Demandeurs	Montant en £	Demandeurs	Montant en £
	<b>Opérations de nettoyage</b>						
	1. Councils - Royaume-Uni	5	6 727 546,17	5	3 927 713,04	5	3 925 782,46
	2. Autres organismes publics	6	1 854 822,45	2	1 116,80	2	1 116,80
	3. Oeuvres de charité	6	88 565,77	4	5 265,04	4	5 265,04
	4. Councils - Irlande	4	72 734,17				
	5. Gouvernement français	1	150 000,00				
	Total partiel	22	8 893 668,56	11	3 934 094,88	11	3 932 164,30
2	<b>Domages aux biens</b>						
	1. Bateaux et amarrages	103	182 933,63	95	159 733,54	95	158 846,20
	2. Bâtiments	41	41 999,31	38	24 415,11	38	24 260,74
	3. Appareils de pêche perdus	28	164 603,78	9	38 522,60	8	38 291,40
	4. Autres biens	61	123 203,99	49	50 949,41	49	50 833,03
	Total partiel	233	512 740,71	191	273 620,66	190	272 231,37
3	<b>Secteur de la pêche</b>						
	1. Pertes de recettes	163	8 902 807,84	131	5 501 982,90	130	5 415 874,29
	2. Stock contaminé (huîtres)	1	186 504,71	1	111 824,91	1	111 824,91
	3. Transformateurs/Négociants	14	5 232 380,11	10	1 531 285,49	10	1 521 843,91
	4. Autres	52	594 337,99	29	98 690,92	26	92 262,62
	Total partiel	230	14 916 030,85	171	7 243 784,22	167	7 141 805,73
4	<b>Secteur du tourisme</b>	430	4 795 577,24	279	1 485 936,15	260	1 326 625,91
5	<b>Rubrique générale</b>	16	572 304,44	5	107 817,95	5	107 817,95
	<b>TOTAL</b>	<b>931</b>	<b>29 690 321,60</b>	<b>657</b>	<b>13 045 253,86</b>	<b>633</b>	<b>12 780 645,26</b>

Note: Les montants payés ne tiennent pas compte des chèques attendant d'être autorisés ou d'être touchés