



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
58ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.58/6/Add.1  
22 avril 1998

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

### SEA EMPRESS

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

À la demande du Fonds de 1971, le propriétaire du navire a communiqué de nouveaux renseignements sur un certain nombre de questions pertinentes pour déterminer si le sinistre était dû à une faute personnelle du propriétaire du navire.

**Mesures à prendre:**

Décider si le Fonds de 1971 devrait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

#### **1 Poursuite de l'enquête sur les causes du sinistre**

##### **1.1 Demande de renseignements complémentaires adressée au propriétaire du navire par le Fonds de 1971**

1.1.1 Conformément aux instructions que le Comité exécutif a données à l'Administrateur à sa 57ème session, le Fonds de 1971, dans une lettre en date du 6 mars 1998, a invité le propriétaire du navire à donner une réponse aux allégations qui figurent dans le rapport établi par le Marine Accident Investigation Branch (MAIB), selon lesquelles le capitaine et le pilote n'auraient ni examiné ni, a fortiori, mis au point en temps voulu un plan de passage du navire assisté par pilote dont ils auraient pu convenir et qui aurait été compris avant que le navire ne pénètre dans Milford Haven. Dans la lettre, le Fonds de 1971 a fait remarquer que, d'après le rapport du MAIB, on n'avait pas surveillé de près les opérations pour s'assurer que le pilote manoeuvrait correctement le navire. Le Fonds de 1971 faisait également valoir que l'élaboration et la mise en oeuvre de procédures idoines pour veiller à la sécurité de l'entrée dans un port d'un superpétrolier chargé comme l'était le *Sea Empress* sont des questions qui relèvent de la responsabilité personnelle du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 affirmait également que le capitaine, les officiers de pont et le pilote auraient dû mettre au point un plan complet de passage qu'ils

auraient dû alors étudier et bien maîtriser; or, il semblerait qu'ils ne l'aient pas fait. Le Fonds de 1971 a fait observer que, s'il est vrai qu'il semble y avoir eu des ordres permanents visant ces questions, l'entrée dans un port est une question grave quand il s'agit d'un superpétrolier chargé et que les propriétaires du navire auraient dû disposer de moyens de veiller à ce que leurs ordres permanents soient bien compris et systématiquement suivis.

1.1.2 Dans sa lettre, le Fonds de 1971 invite le propriétaire du navire à expliquer la situation générale s'agissant de ces questions et à donner les renseignements suivants:

- a) Le détail des ordres permanents donnés par le propriétaire/les gérants du navire s'agissant des procédures en place pour élaborer et examiner un plan de passage assisté par pilote et pour suivre les actions du pilote. Un exemplaire des ordres permanents et du plan de passage assisté par pilote, ainsi que la liste de contrôle concernant le pétrolier et la fiche de pilotage remises au pilote (M. Pearn).
- b) Un exemplaire de tous les documents concernant la formation du capitaine et des officiers principaux du *Sea Empress*. Détail de la formation des officiers à l'encadrement de l'équipe à la passerelle et du matériel didactique utilisé, ainsi qu'un exemplaire de ce matériel (quelle qu'en soit la langue). S'il s'agissait de vidéocassettes, renseignements sur le rythme auquel les cassettes étaient visionnées.
- c) Détail des systèmes mis en place et des mesures prises par le propriétaire du navire/les gérants en l'espèce comme de manière générale, pour veiller à ce que le capitaine et les officiers comprennent bien et suivent les ordres permanents. Détail sur la manière dont le propriétaire du navire s'assurait de la qualité de l'encadrement de l'équipe à la passerelle et des mesures prises au cas où l'encadrement de l'équipe à la passerelle laissait à désirer.
- d) Détail des mesures prises pour donner au capitaine et aux officiers du *Sea Empress* des renseignements concrets sur l'entrée à Milford Haven et sur l'absence manifeste de service de trafic maritime (STM).
- e) Un exemplaire de tout document ayant trait à d'éventuels accidents mettant en cause:
  - i) le *Sea Empress* et d'autres navires appartenant au même propriétaire;
  - ii) le capitaine ou les officiers principaux du *Sea Empress*.
- f) Une copie des textes suivants:
  - i) liste de toutes les publications nautiques se trouvant à bord du *Sea Empress*;
  - ii) registre de la passerelle pour ce voyage du *Sea Empress* et ses voyages précédents.

## 1.2 Renseignements complémentaires communiqués par le propriétaire du navire

1.2.1 En réponse à la lettre qui lui avait été adressée par le Fonds de 1971, le propriétaire du navire a émis l'idée qu'en l'absence de bonnes raisons de contester le droit de limiter sa responsabilité, il y aurait intérêt, tant pour lui-même que pour le Fonds de 1971, que la question fût tranchée au plus tôt. Le propriétaire du navire a fait observer que l'on ignorait devant quel(s) tribunal (tribunaux) seraient engagées les actions relatives aux demandes contestées, et s'est dit préoccupé par le risque d'inconséquence des résultats et d'augmentation des coûts, risque qui, selon lui, pourrait être minimisé s'il pouvait entamer une procédure en limitation à Londres. Le propriétaire maintient que les procédures ont été différées parce qu'il était important de savoir si le Fonds de 1971 s'opposerait ou non au droit de limitation, en ce qui concerne tant la forme de la procédure à engager que les conséquences pour les demandeurs.

1.2.2 Le propriétaire du navire a dit clairement que, d'après lui, le sinistre n'était pas dû à une violation des ordres permanents des gérants du navire par le capitaine, et qu'en tout état de cause, une erreur de navigation de la part du capitaine ou du pilote ne saurait justifier l'imputation d'une faute personnelle au

propriétaire. Pour cette raison, il estime sans pertinence les demandes de renseignements formulées par le Fonds de 1971. Ceci étant, par lettre du 16 avril 1998, le propriétaire du navire a répondu de manière détaillée aux questions du Fonds de 1971 et a également communiqué les copies des documents de fond qui lui étaient demandés.

- a) Le propriétaire du navire a fourni un exemplaire du Manuel de navigation des directeurs techniques (Navigation Manual of the technical managers - Acomarit) dans lequel figurent les ordres permanents concernant le pilotage, ainsi qu'une copie du plan de passage pour le voyage entre Hound Point et Milford Haven et le plan de passage pour l'entrée dans Milford Haven. La liste de contrôle pour le pétrolier et la fiche de pilotage ont également été communiquées.
- b) Le propriétaire du navire a confirmé que le capitaine et le second, qui se trouvaient tous deux à la passerelle au moment où le navire s'est échoué, étaient l'un et l'autre détenteurs d'un brevet de capitaine et comptaient à eux deux quelque 62 ans d'expérience des pétroliers. Le propriétaire du navire a soumis dans les grandes lignes le contenu d'un stage spécialisé de cinq jours sur l'encadrement de l'équipe à la passerelle que le second - mais non le capitaine - avait suivi avant le sinistre. A également été fournie la liste des vidéocassettes de formation qui étaient utilisées à bord du navire.
- c) Le propriétaire du navire a indiqué que l'exploitation du navire et la performance de son équipage étaient régulièrement suivies à bord. Il cite tout d'abord les visites des inspecteurs maritimes d'Acomarit. Ensuite, il fait valoir que des vérificateurs indépendants extérieurs ont visité le navire et se sont assurés du respect des règlements internationaux et des règlements de l'État du pavillon, ainsi que des procédures arrêtées par le Manuel de navigation de la compagnie (Acomarit). Enfin, des inspecteurs des grandes sociétés pétrolières, des États du pavillon et des États du port ont également visité le navire. Le propriétaire a soumis un exemplaire des huit rapports établis par des inspecteurs maritimes dans les 12 mois précédant le sinistre, ainsi que des directives en matière d'inspection établies par Acomarit, à l'intention des inspecteurs maritimes et basées sur les directives en matière d'inspection adoptées par les grandes sociétés pétrolières, les Directives de l'OCIMF relatives à l'inspection des pétroliers. Ces directives portent notamment sur le respect des ordres et procédures permanentes des gérants, la surveillance des procédures utilisées à la passerelle, et en particulier la justesse de la planification du passage, de la détermination du point, et de la mise à jour des cartes et publications nautiques. Le propriétaire a également fourni un exemplaire des rapports établis par les vérificateurs indépendants extérieurs entre mars 1993 et février 1996, portant sur tous les aspects de l'exploitation du navire et des procédures de sécurité. Enfin, il a fourni un exemplaire de quatre rapports d'inspection détaillés établis par Sun Oil, Chevron et Exxon, ce dernier datant de février 1996, et a confirmé que le navire avait reçu l'aval des sociétés BP, Statoil et Repsol.
- d) Le propriétaire du navire n'a donné aucun détail sur les mesures éventuellement prises en vue d'informer le capitaine et les officiers du *Sea Empress* de l'entrée dans Milford Haven et de l'absence de service de trafic maritime, faisant valoir que, pour lui, l'absence de radar dans le port de Milford Haven n'avait aucune pertinence dans le contexte d'une enquête sur le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité.
- e) Le propriétaire du navire a indiqué qu'à sa connaissance, ni le capitaine ni le second n'avaient été mis en cause dans d'autres accidents; cela valait également pour le navire. En revanche, le propriétaire du navire ne dit rien d'accidents qui auraient pu concerner d'autres navires appartenant à la même compagnie.

- f) Le propriétaire du navire a indiqué les publications nautiques qui se trouvaient à bord du *Sea Empress* au moment de l'échouement, et a fourni les parties du registre de la passerelle et du livret de manoeuvre correspondant au voyage de Milford Haven.

1.2.3 Après avoir compulsé ces documents, les conseillers juridiques du Fonds de 1971 ont recommandé au Fonds de 1971 de demander certains documents supplémentaires au propriétaire du navire. Cette demande a été faite par télécopie le 22 avril 1998. Le propriétaire du navire a pleinement coopéré et, le 23 avril 1998, a répondu à toutes les demandes laissées en suspens, fournissant les documents qu'on lui demandait, dont une copie de la carte de travail se trouvant à bord du navire au moment du sinistre, ainsi que des différents registres (y compris le registre du service radio de bord), portant sur le voyage entre Hound Point et Milford Haven.

### 1.3 Analyse des renseignements supplémentaires par l'Administrateur

1.3.1 L'Administrateur a examiné les documents que le propriétaire du navire lui a fait récemment parvenir et a sollicité l'avis de l'expert du Fonds de 1971 en droit maritime, M. Geoffrey Brice, Q.C., des avocats du Fonds, ainsi que d'un consultant spécialiste des questions nautiques. Celui-ci a affirmé que les systèmes de gestion à bord du navire et à terre étaient tous deux exemplaires et que toutes les cartes et instructions nautiques qui auraient dû se trouver à bord s'y trouvaient effectivement. Il s'est également adressé au Bureau hydrographique du Royaume-Uni, qui a pu confirmer que toutes les cartes de travail et ouvrages de pilotage à bord avaient été rectifiés et se trouvaient à jour au moment du sinistre.

1.3.2 Selon les conseillers du Fonds de 1971, les documents communiqués par le propriétaire du navire montrent que l'administration à terre et la surveillance des pratiques de navigation à bord du navire étaient d'un haut niveau. Le navire était géré par une compagnie qui accorde une grande importance à la mise au point de systèmes de gestion de qualité. Le manuel de navigation et les ordres donnés étaient exhaustifs; les rapports des inspecteurs maritimes indiquent que l'on procédait souvent à des contrôles pour vérifier que les consignes étaient bien comprises et respectées. À plusieurs reprises avant le sinistre, des inspecteurs se trouvaient à bord alors que le navire était amené à quai sous pilotage, et ils ont pu constater de près l'interface entre l'équipe à la passerelle et les pilotes. Par ailleurs, les normes de formation et de compétence de l'équipage étaient élevées. Parmi les documents communiqués, on trouve non seulement des copies des rapports établis par les inspecteurs maritimes engagés par les directeurs techniques mais aussi des copies des rapports établis par des vérificateurs extérieurs et par plusieurs compagnies pétrolières, dont on connaît l'exigence. Les rapports montrent que les inspections étaient exhaustives et minutieuses; ils confirment la haute qualité des procédures de navigation. Dans le dernier des rapports d'audit indépendants établi avant le sinistre et daté du 12 février 1996, le navire a reçu la mention la plus élevée, à savoir "très bien - excellent".

1.3.3 D'après les renseignements communiqués, la cause immédiate de l'échouement fut une erreur du pilote, qui naviguait trop près d'une zone de hauts fonds. Le capitaine et le second étaient également fautifs dans la mesure où ils n'ont pas examiné avec le pilote un plan détaillé pour entrer dans le port, comme ils auraient dû le faire au titre des ordres permanents, et dans la mesure où ils n'ont pas réagi rapidement pour faire savoir au pilote qu'il suivait une route qui n'était pas celle indiquée par les feux d'alignement et n'ont pas mesuré l'ampleur du danger qui en résultait.

1.3.4 L'Administrateur estime toutefois que les erreurs mentionnées au paragraphe 1.3.3 sont toutes des questions de simple navigation du navire qui ne permettent pas de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, étant donné notamment que celui-ci avait établi un système efficace et des ordres permanents visant précisément à éviter de telles erreurs.

1.3.5 Vu l'ampleur des documents fournis par le propriétaire du navire et l'analyse ci-dessus, l'Administrateur, après avoir consulté les conseillers du Fonds de 1971, a conclu qu'il n'était pas justifié pour le Fonds de 1971 de contester la demande du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. L'Administrateur estime qu'il est important que le Fonds de 1971 prenne position sur cette question à la présente session du Comité exécutif afin que le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le Skuld Club puissent coopérer pleinement en vue de décider du traitement à réserver aux demandes qui restent en suspens et de décider si le Fonds de 1971 et le propriétaire du navire/Skuld Club devraient engager une action récursoire contre des tiers.

1.3.6 Par conséquent, l'Administrateur propose que le Comité exécutif décide à la présente session que le Fonds de 1971 ne contestera pas le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

1.3.7 L'Administrateur estime également que le Fonds de 1971 n'a aucun motif 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.

## **2 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) 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; et
  - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant d'autres aspects de ce sinistre.
-