



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  
20 avril 1998

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

### SEA EMPRESS

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:** Il est présenté un bilan des demandes d'indemnisation. Le droit du propriétaire du navire à limitation et la possibilité de recours par le Fonds de 1971 sont également abordés.

**Mesures à prendre:** Noter les renseignements.

## 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 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, 71FUND/EXC.55/7 et 71FUND/EXC.57/6.

## 2 Bilan des demandes d'indemnisation

### 2.1 Bilan général

2.1.1 Au 15 avril 1998, 970 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 £14 474 182. Des paiements ont été versés à 662 demandeurs pour un montant total de £13 757 926; sur ce montant, £6 866 809 ont été versées par le Skuld Club et £6 891 117 par le Fonds de 1971. Par ailleurs, des chèques représentant £716 256 sont à la disposition des demandeurs.

2.1.2 La situation a peu évoluée à l'égard du bilan des demandes d'indemnisation depuis la 57ème session du Comité exécutif. Le principal changement a trait au paiement des intérêts. En outre, d'autres paiements ont été versés au Pembrokeshire County Council, d'un montant total de £529 757.

2.1.3 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.

2.1.4 Comme il ne reste que relativement peu de demandes en suspens, le Bureau des demandes d'indemnisation a été fermé au public le 14 février 1998.

## 2.2 Paiement d'intérêts

2.2.1 La politique du Fonds de 1971 en matière du droit des demandeurs au paiement d'intérêts est régie par la législation nationale pertinente (documents FUND/A.4/10, paragraphe 21 et FUND/WGR.7/3, paragraphe 4.5). Compte tenu de cela, l'Administrateur et le Skuld Club ont décidé que des intérêts devraient être payés au taux de 8% l'an sur les montants convenus des demandes respectives. Les intérêts ont été calculés en février et mars 1998. Au 15 avril 1998, des paiements au titre d'intérêts d'un montant de £216 476 ont été versés à 320 demandeurs, et des chèques d'une valeur supplémentaire de £522 361 sont à la disposition des demandeurs.

2.2.2 Le calcul des intérêts au titre de certaines demandes plus compliquées est actuellement en cours.

## 3 Cause du sinistre et questions connexes

### 3.1 Enquête des autorités britanniques

3.1.1 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.

3.1.2 Le rapport du MAIB contient le résumé suivant:

Le navire-citerne 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 ouest-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.

3.1.3 Le rapport constate 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.

### 3.2 Enquête de la République du Libéria

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 son brevet 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 brevet de pilote de classe 1.

### 3.3 Débats du Comité exécutif à sa 57ème session

3.3.1 A sa 57ème session, le Comité exécutif a pris note de l'opinion que l'Administrateur avait obtenue auprès d'un éminent expert en droit maritime, M. Geoffrey Brice QC.

3.3.2 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.

3.3.3 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.

3.3.4 L'Administrateur a informé le Comité qu'il examinerait 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.

3.3.5 Un certain nombre de délégations ont estimé qu'il était prématuré de décider s'il convenait ou non de contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité alors que la question des actions en recours contre des tiers était encore à l'examen. Il a été mentionné que les rapports des enquêtes officielles n'avaient pas abordé la question de la faute personnelle du propriétaire du navire et qu'il serait bon que le Fonds de 1971 fasse procéder à une enquête pour son compte sur ce point. Il a été suggéré que lors de la procédure judiciaire à l'issue de laquelle le propriétaire du navire établirait son fonds de limitation, il devrait être possible d'obtenir du propriétaire certains documents qui aideraient le Fonds à décider s'il conviendrait ou non de contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité.

3.3.6 Certaines délégations ont déclaré que le Fonds devrait, chaque fois qu'il y avait lieu, contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité et devrait engager une action en recours. Elles ont toutefois indiqué qu'à leur avis, la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait engager de telles actions devrait être examinée cas par cas.

3.3.7 Un certain nombre de délégations ont fait observer que la prise en charge financière n'était pas le problème en jeu et que, en application de l'article 5.1, le Fonds de 1971 ne pouvait pas refuser de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire puisqu'il n'avait pas été démontré que les dommages par pollution avaient résulté d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire.

3.3.8 Certaines délégations ont déclaré que le Comité exécutif courait le risque de confondre trois questions distinctes, à savoir s'il conviendrait de contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité, s'il conviendrait d'engager des actions récursoires contre des tiers et s'il conviendrait de refuser de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds, et elles ont indiqué qu'à leur avis, ces questions devraient être examinées séparément.

3.3.9 L'Administrateur a informé le Comité que l'avis juridique obtenu sur ce point était le meilleur dont on disposait et que la seule façon dont on pourrait découvrir de nouveaux renseignements sur la cause du sinistre était que le Fonds fasse sa propre enquête technique sur l'accident.

3.3.10 Certaines délégations ont estimé qu'il était peu probable que de telles enquêtes techniques mettent en lumière des renseignements qui n'aient déjà été pris en considération au cours des enquêtes officielles et que de telles enquêtes n'apporteraient donc rien de plus au Fonds de 1971. Un certain nombre de délégations ont été d'avis qu'une telle étude serait peine perdue du point de vue du rapport coûts-avantages. Elles ont aussi souligné qu'il valait mieux que toute action en recours contre des tiers soit engagée en coopération avec le Club intéressé.

3.3.11 Un grand nombre de délégations qui étaient d'avis que le Fonds de 1971 ne devrait pas mener sa propre enquête sur la cause du sinistre ont estimé que l'Administrateur devrait néanmoins rassembler autant de renseignements qu'il était raisonnablement possible afin de déterminer si le sinistre avait résulté de la faute personnelle du propriétaire du navire et donc si le Fonds pouvait contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité.

3.3.12 La délégation du Royaume-Uni a déclaré qu'elle avait aussi obtenu une opinion d'un conseil principal et que l'avis reçu était le même que celui fourni par M. Brice. Cette délégation a prié instamment le Comité exécutif de prendre une décision sur la question à sa prochaine session.

3.3.13 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de rassembler autant de renseignements qu'il était raisonnablement possible sur la cause du sinistre et les possibilités d'action en recours afin de permettre au Comité de décider, à sa 58ème session, si le Fonds de 1971 devrait ou non contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité et si le Fonds devrait ou non engager une action récursoire contre des tiers (document 71FUND/EXC.57/15, paragraphe 3.7.25).

#### 3.4 Supplément d'enquête sur la cause du sinistre

Faisant suite aux instructions du Comité exécutif à sa 57ème session, le Fonds de 1971 a invité le propriétaire du navire à clarifier un certain nombre de points liés à la cause du sinistre. Le 16 avril 1998, le propriétaire du navire a fourni des renseignements sur ces points au Fonds de 1971. L'Administrateur examine actuellement ces renseignements. Le résultat de son examen sera consigné dans un additif au présent document.

4 **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 relatives à d'autres aspects de ce sinistre qu'il jugera appropriées.
-