



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

COMITÉ EXÉCUTIF
60ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.60/8
18 janvier 1999

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

SEA EMPRESS

Note de l'Administrateur

Résumé:

La situation a peu évolué en ce qui concerne le bilan des demandes d'indemnisation. Plusieurs demandes ont été soumises au titre des préjudices qui auraient été subis du fait de la fermeture du port de Milford Haven ou de la perturbation des opérations portuaires. Le Port autonome de Milford Haven et le capitaine de port de Milford Haven ont fait l'objet de poursuites pénales. Le tribunal n'a pas eu à statuer sur le fond, car les moyens de défense invoqués par les défendeurs ont été acceptés. Le Port autonome a été condamné à verser une amende de £4 million. Les experts du Fonds de 1971 continuent leur examen des divers facteurs en jeu dans la décision du Fonds d'intenter ou non une action récursoire contre un tiers.

Mesures à prendre:

Se prononcer sur les demandes d'indemnisation au titres des préjudices qui auraient été subis du fait de la fermeture du port ou de la perturbation des opérations portuaires.

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, 71FUND/EXC.57/6, 71FUND/EXC.58/6 et 71FUND/EXC.59/8.

2 Bilan des demandes d'indemnisation

2.1 Bilan général

Au 31 décembre 1998, 1 007 demandeurs avaient présenté des demandes d'indemnisation, d'un montant total de £44 027 655. Des demandes ont été approuvées pour un montant total de £15 445 610. Des indemnités s'élevant à £15 217 866, dont £6 866 809 ont été payées par le Skuld Club et £ 8 351 057 par le Fonds de 1971, ont été versées à 728 demandeurs. Par ailleurs, des chèques représentant £227 744 sont à la disposition des demandeurs.

2.2 Évolution récente

2.2.1 La situation a peu évolué en ce qui concerne le bilan des demandes d'indemnisation depuis la 59ème session du Comité exécutif.

2.2.2 Le principal changement a trait à une demande émanant du Gouvernement français et s'élevant à FFr1 491 337 (£158 520) au titre des coûts afférents à la mise à disposition du Gouvernement du Royaume-Uni de deux navires qui ont prêté leur concours aux opérations de récupération des hydrocarbures en mer. Cette demande a été réglée pour la somme de FFr1 239 583 (£131 960) et a été acquittée en totalité. Le montant de la demande n'a pas été intégralement accepté, car l'Administrateur a estimé que le tarif demandé pour l'un des navires était trop élevé.

2.2.3 En mai 1998, l'Agence chargée des questions maritimes et des services des garde-côtes, qui relève du ministère de l'environnement, des transports et des régions du Royaume-Uni, a présenté une demande provisoire d'indemnisation se montant à £11 356 443, au titre des frais encourus par le Service de lutte contre la pollution des mers (MPCU) et les entreprises engagés par celui-ci dans le cadre des opérations de nettoyage à la suite du sinistre du *Sea Empress*. Cette demande est à l'heure actuelle en train d'être évaluée par les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971. Des entretiens auront lieu entre l'Agence et les experts du Fonds de 1971 afin d'examiner la demande.

2.2.4 La majorité des demandes présentées ont fait l'objet d'un règlement définitif. Il n'a pas été possible de conclure de règlement avec tous les demandeurs; certains d'entre eux intenteront donc peut-être une action en justice.

2.3 Demandes au titre d'honoraires

2.3.1 Cent-vingt-trois demandes au titre d'honoraires ont été reçues en ce qui concerne le travail effectué par un cabinet d'experts représentant un grand nombre de demandeurs. Ces demandes, qui se montent à £553 690, sont en train d'être examinées par des experts (contrôleurs des comptes) engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971. L'on s'attend à recevoir de nouvelles demandes au titre d'honoraires.

2.3.2 Il convient de rappeler que la politique du Fonds de 1971 en matière d'honoraires de conseillers engagés par les demandeurs a été arrêtée par le Comité exécutif à sa 37ème session. Le Comité avait alors décidé que les honoraires qui seraient jugés raisonnables pour des services rendus pourraient être recevables, mais qu'il ne faudrait pas payer d'honoraires conditionnels ou calculés en fonction d'un pourcentage. Il avait en outre estimé qu'il faudrait déterminer, lors de l'examen d'une demande particulière, si et dans quelle mesure des honoraires étaient payables, en prenant en considération la nécessité ou non pour un demandeur de recourir aux conseils d'un expert, l'utilité des services rendus par ce dernier, la qualité de ces services, le temps qui y avait été consacré et, enfin, le tarif habituellement pratiqué pour ce type de service (document FUND/EXC.37/3, paragraphe 4.2.21).

2.4 Prescription

Il y a lieu de noter que toute nouvelle demande formée contre le Fonds de 1971 sera frappée de prescription le 15 février 1999 ou peu de temps après cette date.

3 Demandes se rapportant aux coûts qui auraient été encourus ou aux préjudices qui auraient été subis du fait des opérations d'assistance, de la fermeture du port ou des restrictions à la navigation

3.1 Rappel des faits

3.1.1 À sa 53^{ème} session, le Comité exécutif avait noté qu'une brigade de pompiers du comté avait présenté une demande au titre des dépenses engagées pour assurer un service de lutte contre l'incendie et de garde en cas d'urgence pendant la durée des opérations de nettoyage et d'assistance. Le Comité avait décidé de ne pas se prononcer quant à la recevabilité de cette demande tant qu'il n'aurait pas eu connaissance en détail de toute demande relative à l'assistance (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.5.35). Etant donné que près de trois années se sont écoulées depuis le sinistre et qu'aucune demande au titre de l'assistance n'a été présentée, le Comité est invité à reprendre l'examen de cette demande.

3.1.2 Plusieurs demandes au titre du préjudice économique pur ont été soumises dans le contexte de la fermeture du port de Milford Haven. Le Comité exécutif est également invité à examiner ces demandes.

3.1.3 Le déroulement des événements peut se résumer de la manière suivante:

Le *Sea Empress* s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven le 15 février 1996. Il s'est avéré, immédiatement après l'échouement, que quatre citernes à cargaison et plusieurs citernes de ballast s'étaient déchirées. Un déversement initial d'environ 6 000 tonnes de brut a été signalé. Bien qu'il ait pu être rapidement renfloué, le navire-citerne avait une forte gîte et a mouillé dans cette position en attendant que le reste des hydrocarbures puisse être transbordé. 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 ont continué de souffler violemment, et 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, l'on pensait qu'il n'y avait plus que trois citernes intactes. 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 intervenu alors que le navire-citerne 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 à 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. Le *Sea Empress* a quitté Milford Haven à la remorque le 27 mars.

3.1.4 La politique adoptée par le Fonds de 1971 en ce qui concerne la recevabilité de demandes d'indemnisation se rapportant au coût des opérations d'assistance peut être résumée comme suit:

Les opérations d'assistance en mer se rapprochent parfois des *mesures de sauvegarde*. Mais elles ne peuvent être considérées comme telles que si leur objectif essentiel a été de prévenir un *dommage par pollution*. Si ces opérations ont eu un autre but, comme par exemple de sauver la coque et la cargaison d'un navire, les frais encourus ne sont pas recevables en vertu des Conventions. Si elles ont été entreprises à la fois dans le but de prévenir la pollution et de sauver le navire et la cargaison sans qu'il soit toutefois possible d'en établir l'objectif essentiel avec certitude, les coûts sont répartis entre les activités de prévention et celles qui ont une autre finalité. L'évaluation des indemnités à verser pour des opérations considérées comme étant des *mesures de sauvegarde* ne se fait pas sur la base des mêmes critères que ceux qui servent au calcul de la rémunération

d'assistance; les indemnités se limitent au coût des opérations, avec une part raisonnable de profit.

3.2 Demande d'indemnisation présentée par les sapeurs-pompiers

3.2.1 Les sapeurs- pompiers du comté ont présenté une demande d'indemnisation, d'un montant de £150 000, au titre des dépenses engagées pour assurer un service de lutte contre l'incendie et de garde en cas d'urgence pendant la durée des opérations de nettoyage et d'assistance, y compris le coût de la main-d'oeuvre et l'utilisation des véhicules et du matériel. À l'appui de leur demande , ils ont fourni les renseignements ci-après:

L'intervention des sapeurs- pompiers s'est faite en deux temps distincts, le premier alors que le *Sea Empress* se trouvait à l'entrée du port de Milford Haven et le second alors qu'il se trouvait à quai, dans le port de Milford Haven. Tout au long du premier stade, les sapeurs-pompiers, à bord de remorqueurs de lutte contre l'incendie, se sont tenus en alerte à proximité du *Sea Empress* au cas où un incendie se déclarerait à bord des remorqueurs qui soutenaient le pétrolier, lequel déversait continuellement du pétrole brut en mer, ou en cas de besoin dans le cadre des opérations d'assistance et de récupération de la cargaison ou, de manière plus générale, en cas d'incendie ou d'explosion. Alors que le navire se trouvait à quai, on a constaté qu'il avait subi de graves dégâts et que le transbordement du pétrole qui restait à bord sur d'autres pétroliers que l'on avait amenés le long du *Sea Empress* non seulement était difficile sur le plan technique mais encore risquait d'être dangereux. Dans un deuxième temps, et ce à la demande des autorités portuaires, les sapeurs-pompiers ont été en alerte 24 heures sur 24, prêts à intervenir en cas d'urgence.

Les sapeurs-pompiers ont également assuré une couverture de sécurité aux hélicoptères participant aux opérations d'assistance, transporté les équipages des hélicoptères, approvisionné en eau le quai et fourni de l'éclairage aux équipes chargées du nettoyage des plages, et donné des conseils relatifs aux bonnes pratiques de travail et à la décontamination.

Tout au long des opérations de nettoyage, les sapeurs-pompiers ont été intégrés au groupe de sécurité crée au sein du Joint Response Centre (JRC) et ont maintenu en permanence deux officiers sur place, cette présence étant quelquefois portée à six officiers. L'une des fonctions du groupe de sécurité consistait à repérer les dangers éventuels et soit à intervenir soit à établir des plans intégrés d'intervention d'urgence. À deux reprises au minimum, il a fallu mettre ces plans en oeuvre, lorsque du fait du mauvais temps qui sévissait dans la zone, il y avait un risque réel de rupture du navire. On a donc pris les mesures nécessaires pour mettre les hommes et le matériel nécessaires dans les villages qu'il aurait éventuellement fallu évacuer. Les responsables des sapeurs-pompiers du JRC ont également donné des conseils sur les méthodes à utiliser pour le transbordement de la cargaison du *Sea Empress* et ont participé à la décision d'autoriser ce transbordement.

3.2.2 De l'avis de l'Administrateur, le gros des opérations menées par les sapeurs-pompiers consistait à assurer une capacité de lutte contre l'incendie durant l'opération d'assistance et à appuyer les opérations d'assistance et de recherche et sauvetage et l'évacuation de la population locale de St Ann's Head, laquelle a été décidée à titre de précaution. Il estime donc que, à l'exception de l'éclairage fourni aux équipes de nettoyage des plages, qui ne représente qu'une part infime du montant de la demande, les activités des sapeurs-pompiers visaient essentiellement des opérations dont l'objectif premier était le sauvetage du *Sea Empress* et de sa cargaison ou la protection de la population en cas d'incendie ou d'explosion. L'Administrateur propose donc que cette demande d'indemnisation soit rejetée, sauf en ce qui concerne la rubrique ayant trait à l'éclairage fourni aux équipes de nettoyage des plages qui, selon lui, est recevable dans son principe.

3.3 Demandes au titre d'indemnités d'attente

3.3.1 Cinq demandes ont été reçues au titre de préjudices qui auraient été subis du fait de la fermeture du port ou des restrictions imposées à la navigation; ces demandes s'élèvent au total à £31 900. Au nombre de ces demandes figurent celles présentées par des affréteurs de voyage au titre d'indemnités d'attente versées aux propriétaires de navires, celle d'un propriétaire de navire qui n'a pu toucher des indemnités d'attente de son affréteur qu'à un taux représentant la moitié du taux normalement pratiqué, et celle d'un affréteur à temps qui souhaite recouvrer le montant de la location d'un navire qu'il avait affrété et dont le départ a dû être reporté.

3.3.2 Il convient de rappeler que, à sa 36ème session, le Comité exécutif avait jugé recevables dans leur principe les demandes d'indemnisation ci-après, présentées à la suite du sinistre de l'*Aegean Sea* (survenu en Espagne en 1992) (document 71FUND/EXC.36/10, paragraphe 3.3.10):

- a) la demande d'un affréteur à temps qui souhaitait recouvrer le montant versé au propriétaire pour la location d'un navire qui n'avait pu être utilisé car il s'était trouvé immobilisé pendant trois jours dans le port de La Corogne, fermé par les autorités;
- b) la demande d'un propriétaire de navire qui avait perdu six jours de location, car le navire n'avait pu quitter sa cale de réparation à La Corogne du fait de la fermeture du port;
- c) la demande d'un exploitant de transbordeur à passagers qui avait dû suspendre la desserte assurée par le transbordeur à la suite du sinistre et qui avait transporté moins de passagers que d'habitude pendant une certaine période.

3.3.3 Dans le cas du sinistre du *Shinryu Maru N°8* (survenu au Japon en 1995), l'affréteur d'un vraquier avait présenté une demande au titre du préjudice subi en raison de la restitution tardive du navire à son propriétaire à cause des opérations de nettoyage de la coque. Le propriétaire du vraquier, lui, avait soumis une demande au titre du coût afférent aux opérations de nettoyage. L'affréteur du *Shinryu Maru N°8* a payé cette demande dans son intégralité et a présenté une demande subrogée d'un montant de \$3 103 (£1 900). Cette demande a été réglée à raison du montant réclamé (document 71FUND/EXC.55/12, paragraphe 5.3).

3.3.4 Il convient de noter que dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, le port avait été fermé à cause des quantités importantes d'hydrocarbures qui se trouvaient dans la zone du port. Il était donc logique de considérer les dommages qui étaient l'objet des demandes dont il est question au paragraphe 3.3.2 comme étant des dommages dus à la contamination. Quant au sinistre du *Shinryu Maru N°8*, le navire avait été souillé et le retard relevait d'un dommage à des biens.

3.3.5 Le Port autonome de Milford Haven a confirmé que le port avait été fermé "du fait de la situation d'urgence née des opérations de sauvetage du *Sea Empress*", comme suit:

15 février 1996	2018	Port fermé
16 février 1996	0856 1700	Port ouvert - chenal est uniquement Port fermé
17 février 1996	0700 1814	Port ouvert - chenal est uniquement Port fermé
18 février 1996	0700 0830 1717	Port ouvert - chenal est uniquement Port fermé Port ouvert - chenal est uniquement
20 février 1996	1740 1950	Port fermé Port ouvert - chenal est uniquement
21 février 1996	1615	Port fermé
22 février 1996	0050	Port ouvert

3.3.6 De l'avis de l'Administrateur, le fait que le Port autonome de Milford Haven ait utilisé l'expression "sauvetage" n'engage à rien, puisqu'elle est utilisée dans son acception la plus générale.

3.3.7 Le chenal en eau profonde (à savoir le chenal ouest) menant au port de Milford Haven est resté fermé jusqu'à ce que l'on enlève le *Sea Empress*, car celui-ci empêchait la navigation. Le chenal est, moins profond, a été fermé dans un premier temps la nuit et, par la suite, durant les périodes critiques. Dans le cas du *Sea Empress*, la nécessité de fermer le port et d'apporter des restrictions à la navigation n'était pas due aux opérations de nettoyage ou aux mesures de sauvegarde prises dans la zone portuaire.

3.3.8 De l'avis de l'Administrateur, les préjudices qui auraient été subis par ces demandeurs du fait du sinistre du *Sea Empress* ne sont imputables ni à la contamination ni à des mesures de sauvegarde, car ils sont le résultat d'une décision prise par l'autorité portuaire, laquelle décision n'était pas directement liée à la contamination ou aux mesures de sauvegarde mais avait été prise pour des raisons ayant trait à la sécurité de la navigation. Pour cette raison, l'Administrateur estime qu'il n'y a pas un degré raisonnable de proximité entre la contamination née du sinistre et les préjudices objet de ces demandes et qu'il convient donc de rejeter ces demandes.

3.4 Demande d'indemnisation présentée par Elf UK Oil Ltd

3.4.1 La société Elf UK Oil Ltd ("Elf") a présenté une demande de £119 666 plus US\$618 138 (£375 000), qui se compose de divers éléments.

3.4.2 Elf a fait savoir qu'elle avait reçu six demandes au titre d'indemnités d'attente, d'un montant total de £21 309 plus US\$28 804, et qu'elle s'attendait à recevoir cinq autres demandes au même titre, d'un montant de £25 279. Elf fonde sa demande sur le retard que les navires en question aurait subi du fait des restrictions apportées à la navigation dans le port de Milford Haven.

3.4.3 En outre, Elf a soutenu que, du fait de la fermeture de l'une des voies d'accès à Milford Haven et donc de l'absence de profondeur requise, Elf n'a pu utiliser le superpétrolier *Olympic Flame* qu'il avait affrété pour un voyage à Milford Haven et qu'il avait donc dû conclure un contrat avec un autre affréteur, subissant de ce fait une perte de US\$56 132. Elf a également fait savoir qu'elle avait dû affréter deux autres navires de remplacement, pour un coût de US\$222 105, lesquels avaient encourus des dépenses supérieures à celles prévues pour l'affrètement de l'*Olympic Flame*.

3.4.4 Elf a prétendu qu'une livraison de brut Brént, qu'il lui fallait pour mélanger avec du brut Oxberg, plus onéreux, avait subi un retard de sept jours du fait des perturbations dues à la fermeture du port et aux restrictions à la navigation. Elf a estimé à US\$262 582 (£159 000) la différence de coût entraînée d'abord par le recours au seul brut Oxberg du fait de l'impossibilité de mélanger celui-ci avec du brut Brent, puis par l'achat ultérieur de nouvelles quantités d'Oxberg au moment où le Brent a enfin été disponible.

3.4.5 Elf a en outre soutenu que, du fait de l'approvisionnement limité en pétrole brut sur lequel elle comptait, le débit de la raffinerie a été ralenti. Elf a présenté un graphique indiquant une baisse de débit égale à 3%, qui aurait eu lieu entre les 20 et 24 février 1996, baisse qui, selon Elf, représenterait une perte de US\$29 802 (£18 000).

3.4.6 Pour les raisons données au paragraphe 3.3.8, l'Administrateur estime qu'il convient de rejeter les rubriques dont il est rendu compte aux paragraphes 3.4.2 à 3.4.5.

3.4.7 Elf a en outre présenté une demande se rapportant à l'affrètement, à tarif majoré, d'un navire à double coque, laquelle demande s'élève à US\$18 528. Cette majoration avait une double cause: la décision d'affréter un navire à double coque, mais aussi l'hésitation du propriétaire du navire "à effectuer un voyage à Milford Haven dans ces circonstances". Elf a également fait valoir qu'elle avait affrété un navire à double coque "comme garantie contre d'éventuels risques, étant donné qu'elle jugeait prudent d'adopter les normes les plus élevées vu les circonstances". De l'avis de l'Administrateur, ces coûts

ne sauraient être considérés comme relevant de la définition du "dommage par pollution"; de ce fait, cette partie de la demande devrait être rejetée.

3.4.8 La société Elf s'est réservée le droit de soumettre d'autres demandes au titre d'éventuelles responsabilités qui lui incomberaient à l'égard de certains clients du fait de retards de livraisons. À ce jour, aucune demande à ce titre n'a été reçue. En tout état de cause, l'Administrateur estime que les demandes se rapportant à de telles pertes seraient irrecevables.

3.4.9 Elf a présenté une demande de £2 000 se rapportant au coût afférent à l'allégement de son navire, le *Star Bergen*, auquel il a fallu procéder d'urgence. D'après Elf, le *Star Bergen* était en train d'être chargé à Milford Haven lorsqu'on l'a signalé comme étant apte à prendre à son bord une partie des hydrocarbures du *Sea Empress*. La demande se rapporte au coût estimatif du chargement partiel, puis du déchargement de la cargaison. Il semblerait que le *Star Bergen*, de même qu'un équipage, aient été mobilisés pour alléger le *Sea Empress* alors qu'il s'était échoué au large de St Ann's Head. Or, l'opération d'allégement s'est faite alors que le *Sea Empress* était à quai. Il semblerait que cette rubrique ait trait à des opérations répondant à une double finalité et que, à ce titre, une partie des coûts (50%, par exemple) serait recevable.

3.4.10 Elf a également demandé à être indemnisé pour certaines dépenses qu'elle aurait encourues, pour un montant de £70 599, dans le cadre de sa participation aux opérations de lutte contre la pollution. Il a été demandé à la société Elf de fournir des renseignements supplémentaires sur ces rubriques qui, dans leur principe, sembleraient recevables.

4 Enquêtes sur la cause du sinistre et questions connexes

4.1 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 que l'inspecteur-Chef du bureau des accidents maritimes a consacré 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 ne surviennent à l'avenir. Le rapport ne cherche à répartir ni la responsabilité ni la faute, sauf dans la mesure où cela est nécessaire à la réalisation de l'objectif fondamental de l'enquête. Un résumé du rapport établi par le MAIB figure aux paragraphes 3.1.2 et 3.1.3 du document 71FUND/EXC.58/6.

4.2 Le Commissaire aux affaires maritimes de la République du Libéria a publié le rapport de l'enquête qu'il a menée sur l'échouement du *Sea Empress*. Le paragraphe 3.2 du document 71FUND/EXC.58/6 fait un résumé de ce rapport.

4.3 Des renseignements supplémentaires sur le sinistre, communiqués par le propriétaire du navire, figurent dans le document 71FUND/EXC.58/6/Add.1, que le Comité exécutif a examiné à sa 58ème session. Les débats du Comité sont résumés dans le compte rendu des décisions (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphes 3.6.5 à 3.6.24).

4.4 À sa 58ème session, le Comité exécutif a entériné la conclusion de l'Administrateur selon laquelle, compte tenu des nombreux documents fournis par le propriétaire du navire et des avis donnés par les conseillers techniques et juridiques du Fonds de 1971, le Fonds de 1971 ne pouvait invoquer aucun motif pour contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité. Le Comité a donc décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester ce droit. Le Comité a également décidé que le Fonds de 1971 ne pouvait invoquer aucun motif pour refuser au propriétaire du navire son droit à une prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.6.25).

4.5 Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation et intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 en vue de s'assurer que sa demande de prise en charge financière aux termes de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds ne sera pas frappée de prescription.

4.6 À la suite de ce sinistre, l' Environment Agency du Royaume-Uni a engagé des poursuites pénales contre deux défenseurs, à savoir le Port autonome de Milford Haven (MHPA) et le capitaine de port de Milford Haven à l'époque du sinistre, l'un et l'autre étant accusés d'avoir causé l'introduction de matières polluantes, soit de pétrole brut et de combustible de soute, dans des eaux contrôlées, et ce en violation à l'article 85(1) de la loi de 1991 sur les ressources en eau. Le déversement du pétrole brut et du combustible de soute constituerait une atteinte aux droits du public. Plus particulièrement, l'accusation soutient que le MHPA a manqué à l'obligation lui incombant en vertu de la loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven de réglementer comme il le fallait la navigation dans le Haven et d'empêcher ou de réduire de manière appropriée le risque de déversement d'hydrocarbures, et ce en réglementant ou dirigeant de manière inadéquate la navigation et/ou le pilotage des gros pétroliers à fort tirant d'eau. Il est également allégué que, en vertu de la loi de 1987 sur le pilotage, le MHPA a failli à son obligation de fournir des services de pilotage convenables dans le Haven, en ceci qu'elle a permis à un pilote n'ayant ni la formation ni les qualifications requises d'effectuer, seul, un acte de pilotage à bord du *Sea Empress* et, ce faisant, a mis en danger le milieu marin et les côtes, mais aussi la sécurité du public. Le capitaine de port, lui, est accusé de manquement à son obligation de contrôler et de réglementer en toute sécurité la navigation à l'entrée et à l'intérieur du port.

4.7 Le jugement correctionnel a débuté le 12 janvier 1999, devant la Crown Court de Cardiff et l'on s'attendait à l'origine à ce qu'il durât plusieurs semaines. L'Administrateur et les conseillers juridiques du Fonds de 1971 avaient l'intention de suivre de près le déroulement de la procédure pénale.

4.8 Dès l'ouverture de la procédure correctionnelle, le 12 janvier 1999, le capitaine de port a plaidé non coupable, ce qui a été accepté par l'Environment Agency. Le Port autonome de Milford Haven a plaidé non coupable sur le chef d'introduction de matières polluantes, soit de pétrole brut et de combustible de soute, dans des eaux contrôlées, en violation de l'article 85(1) de la loi de 1991 sur les ressources en eau, qui est passible d'une peine carcérale de deux ans maximum, ou d'une amende, ou des deux à la fois. Le Port autonome a plaidé non coupable sur tous les autres chefs d'accusation. Les moyens de défense invoqués ont tous été admis par l'Environment Agency. En conséquence, la justice n'a pas eu à statuer sur le fonds. Le 15 janvier 1999, la tribunal a rendu son jugement, en vertu duquel le Port autonome de Milford Haven a été condamné à verser une amende de £4 millions et à assumer une partie des dépens, pour un montant de £825 000. Le Port autonome peut introduire un recours devant la Cour d'appel pour faire appel de la peine.

4.9 Comme l'en avait chargé le Comité exécutif à sa 58ème session, l'Administrateur continue d'examiner plus avant s'il serait possible pour le Fonds de 1971 de former un recours contre des tiers afin de recouvrer les montants des indemnités qu'il avait versées (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.6.27).

4.10 Les avocats du Fonds de 1971 ont appelé l'attention de l'Administrateur sur le fait que le droit du Fonds de former un recours sera éteint dans un délai de six ans à compter de la date du sinistre.

5 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) se prononcer sur la recevabilité des demandes dont il est question au paragraphe 3; et
 - c) donner à l'Administrateur les instructions relatives à ce sinistre qu'il jugera utiles.
-