



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

COMITÉ EXÉCUTIF
62ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.62/7/1
4 octobre 1999
Original: ANGLAIS

SINISTRE METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

SEA EMPRESS

Note de l'Administrateur

Résumé: Le présent document traite de l'opportunité pour le Fonds de 1971 d'engager une action récursoire contre divers tiers dans le but de recouvrer les sommes qu'il a versées à titre d'indemnisation à la suite du sinistre du *Sea Empress*. En particulier, est examinée en détail la possibilité pour le Fonds de 1971 de former un recours contre les autorités portuaires de Milford Haven (MHPA).

Mesures à prendre: Décider d'une éventuelle action récursoire contre le MHPA et tout autre tiers.

1 Introduction

1.1 Comme le Comité l'en avait chargé à sa 60ème session (document 71FUND/EXC.60/17, paragraphe 3.7.17), l'Administrateur a étudié, avec l'aide des conseillers juridiques et techniques du Fonds de 1971, s'il convenait que le Fonds de 1971 forme un recours contre des tiers afin de recouvrer les sommes qu'il avait versées à titre d'indemnisation.

1.2 La politique du Fonds de 1971 en matière d'action récursoire telle que définie par l'Assemblée et le Comité exécutif peut se résumer comme suit (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.3.10):

Le Comité exécutif a examiné la question d'une éventuelle action en recours, en se fondant sur l'analyse faite par l'Administrateur au paragraphe 6.3 du document 71FUND/EXC.55/4 et sur la note présentée par la délégation espagnole (document 71FUND/EXC.55/4/1). L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que le Comité exécutif avait estimé que le Fonds de 1971 avait pour politique d'intenter une action en recours chaque fois que cela était approprié et qu'il devait, dans chaque cas, envisager s'il serait possible de recouvrer tous montants qu'il aurait versés aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable. Il a été rappelé que le Comité avait déclaré que si des

principes étaient en jeu, la question des coûts ne devrait pas être le facteur déterminant lorsque le Fonds envisagerait s'il convenait ou non d'intenter une action en justice. Il a en outre été rappelé que le Comité avait déclaré que la décision du Fonds de 1971 d'intenter ou non une telle action devrait être prise dans chaque cas particulier, en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question (document FUND/EXC.42/11, paragraphe 3.1.4).

1.3 Dans son examen de cette question, l'Administrateur a tenu compte de l'opinion exprimée par le Comité exécutif à sa 60ème session à savoir qu'il conviendrait de décider s'il y avait lieu d'intenter une action en recours dans le cas du *Sea Empress* en fonction de critères juridiques en application de la politique fixée par l'Assemblée et le Conseil exécutif telle qu'énoncée au paragraphe 1.2 ci-dessus et que les intérêts des contribuables doivent être pris en compte au moment de décider s'il y a lieu d'entreprendre une action récursoire (document 71FUND/EXC.60/17, paragraphes 3.7.18 et 3.7.19).

2 Enquêtes sur la cause du sinistre et questions connexes

Le Marine Accident Investigation Branch (MAIB) du Ministère des transports du Royaume-Uni et le Commissaire aux affaires maritimes de la République du Libéria ont mené une enquête sur le sinistre du *Sea Empress*. S'agissant de la cause du sinistre, leurs rapports, respectivement datés du 27 mars et du 16 juillet 1997, peuvent se résumer comme suit:

Rapport du MAIB

La cause immédiate de l'échouement était une erreur du pilote, celui-ci n'ayant pas pris les mesures efficaces voulues pour maintenir le navire dans la partie la plus profonde du canal l'erreur du pilote était en partie due à l'insuffisance de sa formation et de son expérience en matière de pilotage des grands navires-citernes les normes appliquées à Milford Haven pour la formation et l'examen des pilotes n'étaient pas satisfaisantes et demandaient à être améliorées.

Le Pilotage Authorisation Committee devrait modifier les règles de délivrance des permis de pilotage des navires dépassant 30 000 tpl. La norme pour l'octroi de chacun de ces permis devrait reposer sur un nombre minimum de voyages effectués sous la direction d'un autre pilote, la moitié au moins devant être effectuée de nuit et la moitié au moins à partir de la mer.

Le Pilotage Authorisation Committee devrait améliorer les normes d'examen des pilotes. Un examen devrait être prévu avant la délivrance de tout permis de classe supérieure et non pas seulement avant la première autorisation de piloter des navires jaugeant jusqu'à 30 000 tpl. Chaque examen devrait comporter deux parties, une partie orale menée à terre, puis, en cas de succès, une partie pratique menée à bord d'un ou plusieurs navires à l'occasion de laquelle le candidat devrait faire la preuve de sa compétence en matière de pilotage à la satisfaction de l'examineur.

On devrait envisager la possibilité d'utiliser des simulateurs comme moyen complémentaire de formation et d'examen des pilotes.

Le système de surveillance radar du port devrait être remis totalement en service et être doté d'un dispositif d'enregistrement permanent. Ce système doit être contrôlé en permanence par un opérateur qualifié qui, lorsqu'il est prévu de surveiller la navigation d'un navire, soit parfaitement informé du type de ce navire et de la situation. En pareil cas, l'opérateur radar doit connaître la route prévue du navire.

Les pilotes doivent avoir pour instructions de demander, en montant à bord, à prendre connaissance du plan de pilotage éventuellement préparé par le capitaine. Compte tenu de ce plan, le plan à suivre devrait être examiné et convenu avec le capitaine puis communiqué à l'opérateur radar du port. Le plan convenu, qui devrait être soit établi par écrit soit tracé sur la carte, devrait être plus ou moins précis en fonction du type de pilotage à effectuer dans chaque cas.

La position d'embarquement du pilote au large de Milford Haven devrait lui donner assez de temps pour se mettre d'accord avec le capitaine du navire sur le plan de passage et un plan d'eau suffisant pour que le navire puisse prendre le cap voulu pour l'approche convenue.

La gestion des pilotes devrait être revue. En particulier, il faudrait envisager de supprimer la filiale qu'ils possèdent en toute propriété, la Milford Haven Pilotage Limited, de manière à ce que les pilotes deviennent des employés relevant directement des autorités portuaires et dirigés par elles sur une base journalière.

Une étude détaillée des courants de marée devrait être effectuée le long du West Channel à partir des bouées d'entrée jusqu'à une position située sur la ligne reliant West Blockhouse Point et East Blockhouse Point, y compris les eaux situées immédiatement à proximité du canal. Les données obtenues devraient être communiquées à tous ceux auxquels elles peuvent être d'une quelconque utilité.

Lors de l'échouement initial, quelque 2 500 tonnes de pétrole brut se sont échappées puis 69 300 tonnes ont ensuite été déversées pendant les opérations de sauvetage.

Rapport libérien

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. Le temps de passage normal est d'une heure à partir de la zone d'embarquement. Par conséquent, dans ce cas-ci, l'arrivée au large du quai aurait eu lieu 50 minutes avant marée basse. La profondeur minimale dans 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 "à partir de 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. Il semble évident que la méthode de navigation utilisée pour entrer dans le West Channel et la méthode d'évaluation de l'écart entre les deux séries de feux d'alignement ont été régulièrement employées dans le cas de navires de plus petites dimensions qui étaient peut-être plus faciles à manoeuvrer et en mesure de réagir plus rapidement si une correction de cap s'était imposée en raison des changements de marée et de vent. N'ayant jamais piloté de navires plus grands, le pilote peut avoir présumé que tous les navires pouvaient être ainsi pilotés et n'a tenu aucun compte des conditions de vent et de marée qui prévalaient.

La route fond suivie depuis l'entrée dans le canal était probablement plus proche des 040° que des 025° or 030° tel que le navire était gouverné et a amené celui-ci à franchir la ligne de niveau des 15 mètres. L'homme de barre a fait observer que l'absence de manoeuvre de la part du navire pourrait être attribuée au coussin d'eau formé contre le mur rocheux du bord du canal 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 canal 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 partir de 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 les procédures de contrôle visant à:
 - 1) surveiller l'approche des navires à fort tirant d'eau lorsqu'ils entrent ou quittent le port, et conseiller le pilote du navire au cas où il ne suivrait pas l'alignement, en l'informant de l'importance de son écart par rapport à cet alignement;
 - 2) surveiller étroitement les promotions annuelles 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 pilotes de classe 1.

3 Procédure pénale contre le Port autonome de Milford Haven

3.1 L'Environment Agency du Royaume-Uni a engagé une procédure pénale contre deux parties défenderesses, à savoir le Port autonome de Milford Haven (MHPA) et le capitaine du port de Milford Haven à l'époque du sinistre, l'un et l'autre étant accusés d'avoir causé l'introduction de matières polluantes (pétrole brut et combustible de soute) dans des eaux réglementées, en violation de l'article 85(1) de la loi de 1991 sur les ressources en eau. Le déversement du pétrole brut et du combustible de soute constituait une atteinte aux droits du public. Plus particulièrement, l'accusation soutient que le MHPA, en réglementant ou dirigeant de manière inadéquate la navigation et/ou le pilotage des gros pétroliers à fort tirant d'eau, a manqué à l'obligation que lui fait la loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven de réglementer convenablement la navigation dans le port et d'empêcher ou de réduire de manière appropriée le risque de déversement d'hydrocarbures. Il a également été soutenu que le MHPA a failli à l'obligation que lui fait la loi de 1987 sur le pilotage de fournir les services de pilotage voulus dans le port, en ceci qu'il 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 du port, quant à lui, est accusé de ne pas avoir, comme il y était tenu, contrôlé et surveillé, dans des conditions de sécurité, la navigation à l'entrée et à l'intérieur du port.

3.2 Comme l'Administrateur en a informé le Comité exécutif à sa 60ème session (document 71FUND/EXC.60/8), il avait lui-même ainsi que les conseillers juridiques du Fonds de 1971 l'intention de suivre de près le procès que l'Environment Agency du Royaume-Uni avait intenté au pénal contre le MHPA et le capitaine du port et qui devait commencer le 12 janvier 1999 et durer plusieurs semaines. On avait espéré que ressortiraient du procès des éléments d'information qui aideraient le Fonds de 1971 à décider s'il lui fallait ou non engager une action récursoire contre le MHPA.

3.3 Dès l'ouverture de la procédure pénale, le 12 janvier 1999, le capitaine du 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 (pétrole brut et combustible de soute) dans des eaux réglementées, relevé contre lui en application de l'article 85(1) de la loi de 1991 sur les ressources en eau, la peine prévue étant deux ans de prison au plus ou une amende, ou les 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, il n'a pas été nécessaire de mener la procédure à son terme. Le 15 janvier 1999, le tribunal a rendu son jugement, condamnant le Port autonome de Milford Haven à verser une amende de £4 millions et à assumer une partie des dépenses, pour un montant de £825 000. Le Port autonome a interjeté appel.

3.4 L'Administrateur a examiné les minutes du procès au pénal. Le procès n'a pas été mené à son terme, les moyens de la défense ayant été acceptés par le procureur, mais un certain nombre d'observations intéressantes ont été formulées par le juge de première instance lorsqu'il a statué. Le juge, David Steel, respecté pour sa profonde expérience dans les domaines maritime et commercial, s'est montré très sévère à l'égard du MHPA et de la manière dont il avait géré le port.

3.5 Il a clairement fait valoir que, dans le cadre d'un programme de pilotage obligatoire, où les propriétaires de navires et les capitaines ne peuvent que considérer comme allant de soi la formation, l'expérience et les connaissances spécialisées du pilote fourni, les autorités portuaires doivent imposer le plus haut niveau possible de qualifications. Le juge a également souligné qu'"il ne s'agissait pas simplement de fournir un pilote lequel commet ensuite dans sa navigation un acte de négligence sans rapport avec le système de formation et de classement des pilotes ni avec le contrôle portuaire de la navigation".

3.6 Le juge a en particulier mis l'accent sur l'expérience "sommaire" que le pilote avait, avant l'accident, du pilotage des grands navires-citernes à fort tirant d'eau et sur l'absence totale d'expérience de ce type de pilotage à un stade aussi avancé de la marée. Il a également souligné la profonde confusion qui régnait au MHPA entre le classement des navires aux fins de pilotage et le classement selon le mode de pénétration dans le port, le besoin d'une politique cohérente concernant l'entrée de gros navires et l'intérêt qu'il y aurait à limiter les heures d'entrée dans le port pour ces gros navires.

3.7 Le juge a dit de l'amélioration apportée par le MHPA depuis le sinistre au système d'avancement professionnel des pilotes qu'elle montrait ce que devait être "la meilleure pratique en ce qui concerne la familiarisation du pilote avec le type de navire pour lequel il détient un permis, l'acquisition d'une

expérience directe sous la supervision d'un pilote de rang supérieur, et enfin une évaluation en bonne et due forme."

3.8 Le juge Steel a évoqué un élément de "confusion dans l'esprit" du MHPA qui l'a amené à laisser les normes de pilotage des superpétroliers masquer les normes de navigation qui doivent être appliquées à ces navires. Il a fait observer que le *Sea Empress* n'avait pas pénétré dans le port en suivant le processus arrêté dans le Manuel du West Coasts of England and Wales Pilot de 1993^{<1>}. Par ailleurs, selon le juge, il ne faisait aucun doute qu'"une autre restriction" que le MHPA aurait dû imposer aux navires tels que le *Sea Empress* aurait été de "veiller à ce que l'entrée dans le port ne soit tentée que suffisamment avant la marée basse pour profiter d'un courant nord-ouest dans la rade". Il a fait observer que la justesse des conseils fournis dans le Manuel du West Coasts of England and Wales Pilot a été confirmée après l'accident lorsque le MHPA a imposé de nouvelles restrictions à l'entrée dans le port de navires de fort tonnage.

3.9 Le juge Steel a déclaré qu'il "valait la peine de citer" le document accepté d'un commun accord qui constituait la base de l'argumentation du MHPA:

"(Les autorités portuaires) ont mis en place puis géré un système qui a amené à tenter de faire entrer le *Sea Empress* dans le port à une heure aussi tardive voire plus tardive, par rapport à la marée basse, que les autres navires comparables l'avaient tenté auparavant. (Le pilote) s'est donc trouvé dans une situation où, en application directe du système de gestion assuré par les (autorités portuaires), il risquait de commettre une erreur de navigation".

3.10 Le juge a également fait voir que le concept de "meilleure pratique" impliquait une révision du classement des navires compte tenu de l'instauration du ballastage séparé, révision qui n'avait été effectuée par le MHPA qu'après l'accident.

3.11 L'Administrateur estime que ces observations ont leur utilité, que la forte amende infligée au MHPA soit ou non réduite en appel.

4 Actions en recours que le Fonds de 1971 peut envisager

4.1 L'Administrateur a envisagé la possibilité d'intenter une action en recours contre diverses personnes mises en cause dans le sinistre, à savoir le pilote, son employeur, le Marine Pollution Control Unit (MPCU) du Ministère des transports du Royaume-Uni, le service des gardes-côtes, les sauveteurs et le MHPA.

4.2 L'Administrateur a reçu des avis détaillés de techniciens, y compris d'experts de pilotage, de systèmes radar et de trafic maritime. De plus, l'Administrateur a pris conseil auprès des avocats du Fonds de 1971 et d'un juriste maritime, Mr Geoffrey Brice QC.

5 Action en recours contre les sauveteurs, le pilote, son employeur, le MPCU et le service des gardes-côtes

5.1 En application de l'article III.4 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, aucune action en indemnisation ne peut être intentée, que ce soit ou non en vertu de la Convention, contre les préposés ou mandataires du propriétaire. Toutefois, la législation d'application de la Convention dans le droit interne du Royaume-Uni (loi sur la marine marchande de 1995) contient à la section 156 des dispositions de canalisation de la responsabilité qui vont au-delà de celles de la Convention en ce qu'elles interdisent également d'entreprendre toute action en indemnisation contre les sauveteurs. La section 156 se lit comme suit:

156 Lorsque, par suite d'un sinistre se produisant alors qu'un navire transporte des hydrocarbures persistants en vrac, des hydrocarbures persistants transportés par ce navire sont déversés ou s'échappent, dans ce cas - que la responsabilité du propriétaire soit ou non engagée en vertu de la section 153 -

<1> Le Manuel du pilote contient les Instructions de navigation de l'Amirauté, des conseils sur la navigation et des informations, entre autres, sur la météorologie, les mouvements des marées et les courants, indispensables à la sécurité de la navigation mais que l'on ne peut tirer des seules cartes de l'Amirauté. Ce Manuel est préparé par le Hydrographic Office du Ministère de la défense du Royaume-Uni.

- a) le propriétaire n'encourt pas de responsabilité autre que celle prévue à ladite section;
- b) aucun préposé ni mandataire du propriétaire ni aucune personne procédant à des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire n'est responsable de ces dommages ni de ces frais.

5.2 Il ressort clairement du rapport du MAIB et du rapport libérien que le sinistre est dû à une erreur du pilote. Il est néanmoins probable qu'une action entreprise contre le pilote n'aboutirait pas dans la mesure où, en droit anglais (loi sur le pilotage de 1987, section 16), le pilote doit être considéré comme un préposé du propriétaire et pourrait donc trouver protection dans la section 156 de la loi sur la marine marchande de 1995. De toute façon, si cette action devait aboutir, le pilote serait en droit de limiter sa responsabilité à une très faible somme. La section 22.1 de la loi sur le pilotage de 1987 se lit en effet comme suit:

La responsabilité d'un pilote agréé pour toute perte ou dommage causé par un acte ou une omission qu'il a commis dans un acte de pilotage ne dépasse pas £1 000 plus les frais de pilotage pour le voyage au cours duquel sa responsabilité s'est trouvée mise en cause.

5.3 Au cas, peu probable, où le pilote ne serait pas considéré comme un préposé du propriétaire, il pourrait être possible d'établir qu'en raison des actes du pilote la responsabilité de l'employeur, Milford Haven Pilotage Limited, est engagée du fait d'autrui. Toutefois, même si l'on réussissait à faire aboutir cette demande, on est en droit de se demander si la procédure engagée contre Milford Haven Pilotage Limited vaudrait la peine compte tenu du peu d'avoirs disponibles pour appliquer la décision. De toute façon, la société pourrait sans doute limiter sa responsabilité à une très faible somme.

5.4 En droit anglais, un pilote n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire de l'État. Aussi n'y a-t-il aucun élément sur lequel fonder une action en responsabilité menée contre l'État par suite de la négligence du pilote.

5.5 Compte tenu des dispositions de la loi de 1995 sur la marine marchande, l'Administrateur considère qu'aucune action en recouvrement ne peut être intentée contre les sauveteurs même s'il peut être prouvé qu'une négligence de leur part a causé ou contribué à causer en partie les dommages dus à la pollution provoquée par le sinistre.

5.6 En ce qui concerne le MPCU et le service des gardes-côtes, les conseillers juridiques du Fonds de 1971 estiment qu'il n'y a pas d'éléments de preuve établissant une négligence de leur part qui justifient une action en recours contre eux. L'Administrateur partage ce point de vue.

5.7 Compte tenu de ce qui précède, l'Administrateur est d'avis qu'il ne servirait à rien d'entreprendre une action en recours contre le pilote, son employeur, les sauveteurs, le MPCU ou le service des gardes-côtes.

6 Action récursoire contre le MHPA

6.1 D'après les avis juridiques fournis à l'Administrateur, une action en recours entreprise contre le MHPA pourrait reposer sur l'argument selon lequel, en sa qualité d'autorité portuaire et d'autorité responsable du pilotage, le MHPA a commis une infraction à la fois à la common law et au devoir que lui imposait la loi (loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven et loi de 1987 sur le pilotage). Selon les dispositions légales, le MHPA est tenu entre autres de suivre en permanence les services de pilotage nécessaires au maintien de la sécurité des navires se trouvant dans le port ou s'en approchant, de fournir ces services et de délivrer des permis de pilote aux personnes qu'ils estiment qualifiées pour exercer cette fonction. Le MHPA est également tenu de prendre "les mesures qu'il jugera nécessaires ou convenables pour permettre, améliorer, protéger et réglementer la navigation dans le port et pour empêcher ou réduire le déversement dans l'eau d'hydrocarbures ou bien le risque de ce déversement à partir de navires se trouvant dans le port.....". Les conseillers juridiques du Fonds de 1971 estiment que d'après la common law, le MHPA en sa qualité d'autorité portuaire est tenu de veiller dans une mesure raisonnable à ce que les personnes qui utilisent légalement le port puissent le faire en toute sécurité. En tant qu'autorité responsable du pilotage, le MHPA est tenu, en application de la common law, de veiller dans une mesure raisonnable à ce que les pilotes soient convenablement sélectionnés, fournis, supervisés et rémunérés.

6.2 Après avoir examiné les rapports du MAIB et du Libéria sur l'origine du sinistre ainsi que les avis préliminaires de plusieurs techniciens, les conseillers juridiques du Fonds de 1971 estiment que les normes appliquées en matière de formation des pilotes et de délivrance des permis à Milford Haven ainsi que le système de classement des navires aux fins d'affectation des pilotes n'étaient pas satisfaisants et que c'est probablement le peu d'expérience qu'avait le pilote en cause dans le pilotage de pétroliers de cette taille qui l'a amené à commettre une erreur, laquelle à son tour, a provoqué l'échouement. Par ailleurs, il semblerait à leur avis qu'il pourrait être réaliste d'envisager de soutenir avec succès que l'échouement initial ne se serait pas produit si le système radar de Milford Haven – qui était tombé en panne quelque temps avant l'échouement – avait fonctionné normalement et si un système de trafic maritime raisonnablement efficace avait été en service. L'Administrateur partage le point de vue exprimé par les conseillers juridiques.

6.3 Il ne fait pas de doute qu'une action en recours de ce genre entraînerait un certain nombre de problèmes et de difficultés juridiques complexes. Le MHPA soutiendrait certainement qu'il n'y a pas eu négligence de sa part, que les normes qu'il appliquerait en matière de formation des pilotes et de délivrance des permis étaient satisfaisantes et que, de toute façon, d'autres facteurs étaient intervenus (notamment l'opération de sauvetage) pour contribuer à la pollution.

6.4 Il se peut aussi que le MHPA essaie de prouver qu'il est en droit de limiter d'une certaine manière sa responsabilité. Il existe plusieurs dispositions dans la loi sur le pilotage de 1987 et dans celle sur la marine marchande de 1995 qui donnent le droit à une autorité portuaire de limiter sa responsabilité et que le MHPA pourrait chercher à invoquer. S'agissant de la limitation de responsabilité, l'affaire n'est certainement pas simple. Toutefois, les conseillers juridiques du Fonds de 1971 estiment improbable qu'en l'espèce le MHPA soit autorisé à limiter sa responsabilité.

6.5 D'après ses conseillers juridiques, le Fonds de 1971 serait en droit de former une demande contre le MHPA dans la mesure où le Fonds a, par voie de subrogation, acquis les droits des victimes de la pollution par hydrocarbures auxquelles il a versé des indemnités. Les conseillers juridiques estiment que le MHPA, dans l'exercice de ses fonctions, aurait dû tenir davantage compte du fait que Milford Haven était un important port pétrolier où de nombreux superpétroliers à fort tirant d'eau devaient passer par une entrée rocheuse étroite et où il était évident qu'en cas d'échouement, les conséquences pourraient être extrêmement graves. Selon les conseillers juridiques, d'après les éléments disponibles à ce jour, il semblerait que les arguments ne manquent pas pour démontrer que le MHPA a fait preuve de négligence dans sa gestion du port. Tout bien pesé, ils estiment qu'il y a de bonnes possibilités d'établir que le MHPA a par négligence manqué à ses obligations en ce qui concerne la sécurité de la navigation dans le port et aux abords du port et qu'il existe bel et bien un lien de cause à effet entre ce manquement et le sinistre qui s'est produit.

6.6 L'Administrateur est conscient que tout procès comporte un élément de risque. Une action en recours comme le MHPA donnerait lieu à des problèmes juridiques complexes. D'autre part, il est probable que certains éléments de preuve concernant l'exploitation du port ne pourront être obtenus qu'après que la procédure aura été engagée ce qui fait qu'il est encore plus difficile de prédire l'issue de l'affaire.

6.7 S'agissant de la situation financière du MHPA, on peut relever ce qui suit. Le MHPA (précédemment Milford Haven Conservancy Board) a été créé par la loi de 1958 sur la préservation de Milford Haven en qualité d'autorité portuaire dotée du statut de "public trust" et ayant une existence juridique autonome. D'une manière générale, le MHPA est tenu de gérer le port en assurant la sécurité de la navigation et en préservant l'environnement. Ce qui ressort dans les grandes lignes des comptes vérifiés du MHPA pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1997 est que l'actif immobilisé était de £27,3 millions et qu'il se composait presque entièrement d'actifs corporels (correspondant à la valeur comptable des biens fonciers immobiliers en pleine propriété et sous bail). Avant le sinistre, le MHPA avait commencé à agrandir le terminal roulier pour un coût de £11,3 millions qui devait être en partie couvert par une subvention. Vers la fin de 1998, le MHPA a acheté le port de Pembroke pour un montant qui, d'après ce que l'on sait, devait être de l'ordre de £3 millions. Le budget du MHPA pour 1999 prévoyait d'augmenter l'actif mobilisé qui serait passé à £33,2 millions encore qu'apparemment il s'agisse en partie d'un découvert bancaire garanti.

6.8 On ne sait pas avec certitude dans quelle mesure la responsabilité du MHPA en matière de dommages dus à la pollution est couverte par une assurance.

6.9 D'après ce que l'Administrateur croit savoir, le propriétaire et le Skuld Club ainsi que l'assureur sur corps envisagent toujours la possibilité d'engager une action en recours contre le MHPA.

6.10 À ce jour, le Fonds de 1971 a versé quelque £9,4 millions d'indemnisation, dont £5,6 millions pour dommages aux biens, opérations de nettoyage et mesures de prévention et £3,8 millions pour des pertes purement économiques. D'autres sommes importantes seront versées au titre des opérations de nettoyage et d'autres versements seront également effectués pour des pertes purement économiques. On évalue à quelque £25 à £28 millions au total les indemnités que le Fonds de 1971 versera pour ce sinistre. Les sommes en jeu en cas d'action récursoire sont donc importantes. Mais un procès coûte également très cher. En outre, si d'autres parties devaient entreprendre une action en recours contre le MHPA, le Fonds de 1971 risquerait d'avoir à entrer en concurrence avec elles au moment de la répartition du montant disponible au cas où ce montant ne suffirait pas à satisfaire les demandes qui auraient été accueillies.

6.11 Il y a lieu de noter qu'une bonne partie de la demande en recours du Fonds de 1971 porterait sur des pertes purement économiques. Comme le Comité exécutif le sait bien, les tribunaux du Royaume-Uni se sont, d'une manière générale, montrés réticents à admettre ces demandes. Il convient de se reporter aux divers jugements rendus au sujet du sinistre du *Braer* (et tout à fait récemment au jugement de la Cour d'appel écossaise concernant la demande de Landcatch Ltd.; voir le document 71FUND/EXC.62/5). Il est possible que les tribunaux anglais adoptent une attitude semblable pour le sinistre du *Sea Empress* et que les demandes formées par voie de subrogation par le Fonds de 1971 pour des pertes purement économiques ne soient donc, en partie tout au moins, pas admises dans le cadre d'une action en recours.

6.12 Comme indiqué aux paragraphes 6.3 à 6.11 ci-dessus, le Fonds de 1971 risque de se heurter à diverses difficultés en cas d'action en recours contre le MHPA. Les conseillers juridiques du Fonds estiment néanmoins qu'on peut raisonnablement prévoir que certaines sommes pourront être recouvrées en cas d'action en recours contre le MHPA. L'Administrateur partage ce point de vue. Il estime donc en conclusion qu'il convient d'engager cette action.

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité est invité à:

- a) prendre note des informations fournies dans le présent document;
 - b) décider si le Fonds de 1971 devrait entreprendre une action en recours contre la Milford Haven Port Authority; et
 - c) décider si une action en recours devrait être engagée contre tout autre tiers, notamment:
 - (i) le pilote;
 - (ii) l'employeur du pilote;
 - (iii) les sauveteurs;
 - (iv) le MPCU;
 - (v) le service des gardes-côtes.
-