



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

COMITE EXECUTIF  
52ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.52/5  
3 février 1997

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

### KIHNU

#### Note de l'Administrateur

#### 1 Le sinistre

1.1 Le navire-citerne estonien *Kihnu* (949 tjb) s'est échoué le 16 janvier 1993 à proximité du port de Tallinn (Estonie). Il transportait environ 1 000 tonnes de fuel-oil lourd et 460 tonnes d'huile diesel. Quelque 100 tonnes de fuel-oil lourd et 40 tonnes d'huile diesel se seraient déversées à la suite de l'échouement.

1.2 Les autorités estoniennes ont procédé à certaines opérations de nettoyage. Le Conseil national finlandais des eaux et de l'environnement a dépêché en Estonie deux navires anti-pollution et un hélicoptère afin d'aider à la lutte contre le déversement.

1.3 Le propriétaire du *Kihnu* au moment du sinistre était l'Autorité du port de Tallinn. Le *Kihnu* avait été frété coque nue à une société estonienne, PKL Ltd, qui avait contracté une assurance P & I auprès de l'Ocean Marine Mutual Insurance Association Ltd.

#### 2 Demande d'indemnisation

2.1 En décembre 1995, le Gouvernement finlandais a soumis au Fonds de 1971 une demande d'un montant de FM 713 055 (£90 000) au titre des opérations de nettoyage effectuées dans les eaux territoriales estoniennes.

2.2 La Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds sont entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993, c'est-à-dire après le sinistre du *Kihnu*. A sa 49ème session, le Comité exécutif a estimé que, bien que la demande du Gouvernement finlandais concerne des opérations entreprises dans les eaux territoriales d'un Etat non Membre, les mesures prises visaient à prévenir ou limiter les dommages par pollution sur le territoire ou la mer territoriale de la Finlande, laquelle était un Etat Membre du Fonds de 1971. Le Comité a donc décidé que les mesures prises par les

autorités finlandaises relevaient en principe du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (document 71FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.4.6).

2.3 La demande du Gouvernement finlandais a fait l'objet d'une discussion lors d'une réunion tenue à Helsinki le 9 janvier 1997. Le Gouvernement a convenu de réduire les montants réclamés pour certaines rubriques relatives à l'entretien de navires lui appartenant et aux traitements de leurs équipages, étant donné que ces montants comportaient certains éléments de "coûts fixes" qui n'étaient pas étroitement liés aux opérations de nettoyage. Il a également convenu de réductions au titre des tarifs demandés pour l'utilisation d'un hélicoptère et d'une pompe appartenant tous deux à l'Etat, étant donné que ces tarifs étaient sensiblement supérieurs aux tarifs comparables sur le marché commercial. En conséquence, le Gouvernement a ramené sa demande à FM 543 618 (£69 000), sous réserve qu'un règlement à l'amiable puisse être conclu.

2.4 Sous réserve des décisions que le Comité exécutif pourra prendre concernant les questions visées aux paragraphes 4 et 5 ci-dessous, l'Administrateur a accepté, comme étant recevable, le montant réduit de la demande du Gouvernement finlandais qui s'élevait à FM 543 618.

### **3 Action en justice**

3.1 L'Etat finlandais a, en janvier 1996, engagé auprès du tribunal de district d'Helsinki, une action en justice contre le Fonds de 1971 et l'assureur P & I afin de leur demander une indemnisation de FM 713 055. Il a introduit son action à la veille de l'expiration du délai de prescription de trois ans prévu dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1971 portant création du Fonds. Selon la loi finlandaise il suffit, pour éviter qu'une demande soit frappée de prescription, de la déposer auprès du tribunal avant l'expiration de ce délai. C'est pourquoi la demande de l'Etat n'est pas prescrite. L'assignation a été signifiée au Fonds de 1971 en juin 1996.

3.2 A la suite de la réunion d'Helsinki mentionnée au paragraphe 2.3, le montant réclamé auprès du tribunal a été ramené à FM 701 676 (£89 000).

3.3 En novembre 1996, le Fonds de 1971 a soumis un mémoire en défense au tribunal. Dans ce mémoire, il a réservé sa position sur le point de savoir si le Gouvernement finlandais avait rempli ses obligations en vertu de l'article 4.1b) de la Convention de 1971 portant création du Fonds (voir le paragraphe 5 ci-dessous). En outre, il a maintenu que le montant réclamé était trop élevé.

3.4 Dans son mémoire en défense, l'assureur P & I a demandé à ce que le Gouvernement soit débouté de son action. L'assureur a soutenu que ce dernier n'avait pas le droit de le poursuivre directement, étant donné que l'assurance n'avait pas été souscrite en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et qu'il n'y avait pas de certificat d'assurance délivré en vertu de cette convention.

3.5 Le montant de limitation applicable au *Kihnu*, tel que calculé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, est évalué à 113 000 droits de tirage spéciaux (FM 746 800, soit £94 700).

### **4 Accords régionaux de lutte contre des déversements d'hydrocarbures**

4.1 A sa 49ème session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'étudier le rapport entre les accords régionaux applicables de coopération concernant les déversements d'hydrocarbures et le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds (document 71FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.4.7).

4.2 Le Gouvernement finlandais a donné à cet égard les renseignements suivants.

Les autorités estoniennes n'ont pas demandé de l'aide au Gouvernement finlandais. Lorsqu'elles ont notifié le sinistre au Gouvernement finlandais, elles ont déclaré que ce dernier pourrait les aider s'il le désirait mais qu'elles ne seraient pas en mesure de le payer pour l'assistance offerte. Le Gouvernement finlandais a néanmoins décidé d'intervenir afin de protéger les eaux territoriales et les côtes finlandaises.

A la date du sinistre, il n'y avait pas d'accord bilatéral sur la lutte contre les déversements d'hydrocarbures entre la Finlande et l'Estonie. Il avait toutefois été décidé qu'un accord qui avait été conclu en 1990 entre la Finlande et l'Union soviétique s'appliquerait à titre provisoire. En vertu de cet accord, l'Etat offrant une assistance n'aurait droit à réparation que si cette assistance lui avait été demandée. Un accord sur la lutte contre les déversements d'hydrocarbures a été conclu entre l'Estonie et la Finlande en décembre 1993.

La Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki), dans la version qui était en vigueur au moment du sinistre, ne prévoit pas de dispositions concernant le remboursement des coûts.

4.3 De l'avis de l'Administrateur, le droit du Gouvernement finlandais à obtenir réparation auprès du propriétaire du navire et du Fonds de 1971 au titre des frais engagés ne dépend pas de son droit de recouvrer ces frais auprès des autorités estoniennes. En vertu de l'article 1.7 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, toute personne qui a pris des mesures de sauvegarde a droit à réparation. En outre, les autorités estoniennes seraient, de l'avis de l'Administrateur, en droit de présenter une demande subrogée contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 si elles avaient remboursé ses frais au Gouvernement finlandais.

## **5 Article 4.1b) de la Convention de 1971 portant création du Fonds**

5.1 L'article 4.1b) de la Convention de 1971 portant création du Fonds est libellé comme suit:

1. Pour s'acquitter des fonctions prévues à l'article 2, paragraphe 1a), le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes:

a) -----

b) le propriétaire responsable aux termes de la Convention sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l'article VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention sur la responsabilité;

(c) -----

5.2 A sa 49ème session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, les autorités finlandaises avaient pris les mesures nécessaires pour recouvrer le montant correspondant aux frais encourus auprès du propriétaire du navire et de son assureur ou encore auprès des autorités estoniennes, et d'étudier si le montant réclamé était raisonnable (document 71FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.4.7).

5.3 Sur le point de savoir s'il avait pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts pour recouvrer le montant de ses frais auprès du propriétaire du navire et de son assureur, le Gouvernement finlandais a formulé les observations suivantes:

Le propriétaire du *Kihnu* était, à la date du sinistre, l'Autorité du Port de Tallinn. Le navire avait été affrété coque nue par une société estonienne, PKL Ltd. L'affrètement devant assumer

tous les engagements qui découleraient de l'exploitation du navire, PKL Ltd avait souscrit une assurance pour couvrir ces engagements.

Le Gouvernement finlandais n'a pas fait valoir de demande contre le propriétaire du navire ou l'assureur en Estonie, étant donné que, à la date du sinistre, les Conventions n'étaient pas en vigueur à l'égard de l'Estonie, laquelle n'avait pas de législation traitant de la responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures. Ni le propriétaire du navire ni l'affrètement n'étaient soumis au droit finlandais. Pour recouvrer ses frais, le Gouvernement finlandais n'avait pas d'autre option que d'engager une action en Finlande contre l'assureur et le Fonds de 1971. Dans ces circonstances, le Gouvernement finlandais avait pris toutes les mesures raisonnables pour recouvrer ses frais auprès du propriétaire du navire et de son assureur.

5.4 L'Administrateur a procédé à l'analyse suivante sur le point de savoir si le Gouvernement finlandais avait satisfait aux prescriptions énoncées à l'article 4.1b) de la Convention de 1971 portant création du Fonds s'agissant de prendre toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts.

L'Estonie n'était pas Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1971 portant création du Fonds et elle n'avait pas non plus de législation interne régissant la responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures. Il était donc très peu probable que le Gouvernement finlandais puisse recouvrer le coût de ses mesures de sauvegarde qu'il avait prises auprès du propriétaire du navire, de l'affrètement coque nue ou de l'assureur en engageant une action en justice en Estonie. En tout état de cause, un tribunal estonien n'aurait pas rendu son jugement en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Le Gouvernement finlandais aurait pu introduire une action en justice en Finlande contre le propriétaire officiel (l'Autorité du Port de Tallinn) en vertu de la législation finlandaise portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Toutefois, il n'y a pas d'accord entre la Finlande et l'Estonie concernant l'exécution des jugements et l'Estonie n'est Partie à aucun traité relatif à la reconnaissance et l'exécution des jugements qui s'appliquerait dans le cas présent. Il n'était donc guère probable qu'un jugement rendu par un tribunal finlandais à l'encontre du propriétaire du navire puisse être exécuté en Estonie. Il aurait été théoriquement possible de faire exécuter un tel jugement sur les avoirs du propriétaire du navire dans tout Etat Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Toutefois, il est quasiment certain que l'Autorité du Port de Tallinn n'avait pas d'avoirs hors d'Estonie.

La loi finlandaise portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile prévoit une canalisation de la responsabilité qui va plus loin que la canalisation prévue à l'article III.4 de la Convention. La canalisation prévue dans cette loi est en effet semblable à celle de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Les demandes d'indemnisation pour dommages par pollution qui relèvent de cette loi ne peuvent, entre autres, pas être formées contre toutes personnes qui exploitent le navire à la place du propriétaire officiel. C'est pourquoi le Gouvernement n'aurait pas pu engager d'action en justice contre l'affrètement coque nue en vertu de cette loi, ni en vertu de toute autre disposition juridique.

L'assureur a fait opposition à l'action qui avait été engagée contre lui en Finlande en arguant qu'il ne pouvait pas faire l'objet d'une action directe, étant donné que l'assurance n'avait pas été souscrite en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Comme cela est mentionné ci-dessus, l'assurance avait été contractée par l'affrètement coque nue et non pas par le propriétaire officiel. Il est donc peu probable que le tribunal finlandais accepte une action engagée directement contre l'assureur P & I, étant donné que la législation finlandaise ne permet pas l'introduction d'une action directe contre les assureurs sauf dans des cas expressément prévus par la loi. On peut douter de l'aboutissement d'une action directe engagée contre l'assureur dans les îles Turques et Caïques (territoire dépendant du Royaume-Uni), où l'assureur a son siège social, là encore parce que l'assurance n'a pas été souscrite en vertu de l'article VII.1 et que la législation du Royaume-Uni ne permet pas l'introduction d'une action directe contre un assureur, sauf dans des cas expressément prévus par la loi.

5.5 Pour les raisons mentionnées ci-dessus, l'Administrateur estime que le Gouvernement finlandais a pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts pour recouvrer ses frais auprès de parties autres que le Fonds de 1971.

5.6 Au cas où le Comité exécutif penserait comme l'Administrateur que le Gouvernement finlandais a pris toutes les mesures raisonnables pour recouvrer ses frais auprès du propriétaire du navire, de l'affrètement coque nue et de l'assureur, la question se pose de savoir si le Fonds de 1971 devrait attendre, pour verser des indemnités, de connaître l'issue de la procédure en justice portant sur l'action engagée par le Gouvernement finlandais contre l'assureur, ou s'il devrait immédiatement indemniser le Gouvernement à raison du montant convenu. Si l'action engagée par le Gouvernement finlandais contre le propriétaire du navire devait aboutir au versement du montant réduit réclamé auprès du tribunal (FM 701 676), l'indemnisation serait pleinement couverte par le montant de limitation du propriétaire du navire (FM 746 800). Dans ce cas, le Fonds ne serait pas appelé à faire de versement. Toutefois, les raisons indiquées ci-dessus amènent l'Administrateur à douter que l'action directe intentée par le Gouvernement finlandais contre l'assureur P & I puisse aboutir. Il ne préconise donc pas d'attendre l'issue de cette procédure. A son avis, le Fonds de 1971 devrait verser au Gouvernement finlandais des indemnités du montant convenu, sans attendre la décision du tribunal concernant l'action intentée par ce gouvernement contre l'assureur. Il faudrait ensuite décider si le Fonds de 1971 devrait se retourner contre l'assureur afin de recouvrer le montant versé au Gouvernement finlandais. Estimant peu probable qu'une telle action puisse aboutir, l'Administrateur n'en préconise pas l'introduction.

## **6 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) voir si le droit du Gouvernement finlandais à indemnisation par le Fonds de 1971 dépend ou non de son droit à réparation par les autorités estoniennes;
  - c) décider si le Gouvernement finlandais a pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts pour recouvrer ses frais auprès du propriétaire, de l'affrètement coque nue et de l'assureur; et
  - d) au cas où il répondrait par l'affirmative à la question soulevée l'alinéa c) ci-dessus, décider si le Fonds de 1971 devrait verser des indemnités au Gouvernement finlandais sans attendre l'issue de l'action entamée par ce gouvernement contre l'assureur et, dans l'affirmative, si le Fonds devrait, par subrogation, se retourner contre l'assureur.
-