



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

COMITE EXECUTIF  
49ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.49/5  
20 mai 1996

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

### KIHNU

#### Note de l'administrateur

#### **1 Le sinistre**

1.1 Le navire-citerne estonien *Kihnu* (949 tjb) s'est échoué à proximité du port de Tallinn (Estonie) le 16 janvier 1993, alors qu'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.

1.3 En réponse à une requête faite par les autorités estoniennes en vertu de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki), l'Agence finlandaise de l'environnement a dépêché en Estonie deux navires anti-pollution et un hélicoptère afin d'assister les autorités estoniennes dans la lutte contre le déversement.

1.4 Le 18 janvier 1993, les autorités finlandaises ont signalé au FIPOL la survenance du sinistre. Bien qu'il ait sollicité un complément d'information, aucun renseignement nouveau ne lui est parvenu.

1.5 Le montant de limitation applicable au *Kihnu*, calculé conformément à la Convention sur la responsabilité civile, est évalué à 113 000 droits de tirage spéciaux (£110 000).

1.6 Il convient de noter que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention 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*.

1.7 Le propriétaire du navire *Kihnu* au moment du sinistre était une société estonienne, AS PKL Ltd. Le navire avait contracté une assurance P & I auprès de l'Ocean Marine Mutual Protection and Indemnity Association Ltd, qui est inscrite dans les îles Turks et Caicos (Antilles britanniques).

## **2 Demandes d'indemnisation**

2.1 En décembre 1995, l'Agence finlandaise pour l'environnement a présenté au FIPOL une demande d'un montant de FM713 055 (£105 000). A la base de la demande, les autorités finlandaises ont soutenu que les vents et les courants risquaient de pousser les hydrocarbures jusqu'à la côte finlandaise qui, selon ce qu'elles ont indiqué, n'est qu'à quelque 80 kilomètres au nord de Tallinn. Elles ont fait valoir que, pour cette raison, les mesures qu'elles avaient prises avaient pour but de prévenir et de limiter les dommages par pollution en Finlande et que les frais encourus étaient recevables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

2.2 Les experts techniques du FIPOL examinent actuellement la demande soumise par les autorités finlandaises. L'Administrateur a réservé la position du FIPOL quant à la recevabilité de cette demande.

## **3 Action en justice**

3.1 Par l'intermédiaire de l'Agence finlandaise pour l'environnement, la Finlande a engagé une action en justice contre le FIPOL auprès du tribunal d'instance d'Helsinki le 16 janvier 1996, à savoir, le dernier jour de la période de prescription de trois ans prévue par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Selon la loi finlandaise, il suffit qu'une action soit introduite devant un tribunal avant l'expiration de cette période. Pour cette raison, la demande de la Finlande n'est pas frappée de prescription, bien qu'elle n'ait pas encore été signifiée au FIPOL.

3.2 L'Administrateur a été informé que la Finlande a également engagé une action en justice auprès du tribunal d'instance d'Helsinki contre l'assureur du propriétaire du navire (Ocean Marine Mutual Protection and Indemnity Association Ltd).

3.3 Les autorités finlandaises ont rappelé que plusieurs citernes du navire avaient été endommagées et qu'au 19 janvier 1993, il était estimé que 450 tonnes d'hydrocarbures s'étaient déversées. Compte tenu de l'état du navire et des conditions météorologiques régnantes, les autorités finlandaises ont évalué la situation et estimé que si le navire se brisait avant que ses citernes n'aient été vidées, cela entraînerait un déversement allant jusqu'à 1 000 tonnes de fuel-oil lourd, causant un dommage par pollution considérable dans d'importantes zones. Elles ont fait valoir que, selon toute vraisemblance, les hydrocarbures auraient dérivé dans les eaux finlandaises et touché la côte finlandaise, et qu'il était donc important de prendre des mesures préventives. A la demande des autorités estoniennes, elles ont envoyé deux navires anti-pollution et un hélicoptère garde-côtes qui ont pris part aux opérations d'assistance et de lutte contre le déversement. Les hydrocarbures restant dans les citernes à cargaison du *Kihnu* ont été transférés dans des citernes à terre. Les frais encourus par les autorités finlandaises, à savoir FM713 055 (£100 700) étaient principalement liés aux frais d'exploitation des navires et des hélicoptères et aux salaires du personnel ayant participé aux opérations.

3.4 Les experts techniques du FIPOL ont donné à l'Administrateur l'avis suivant:

Le port de Tallinn se trouve à quelque 50 milles nautiques (90 km) au sud de la côte finlandaise. Si le fuel-oil lourd se trouvant à bord du *Kihnu* s'étaient entièrement déversé, il est probable que les efforts de nettoyage n'auraient pas pu empêcher les hydrocarbures de s'échapper du port. Il est également probable que les vents dominants et la circulation des courants à l'intérieur du golfe de Finlande auraient rapidement poussé tous les hydrocarbures persistants s'échappant des alentours du port de Tallinn dans les eaux finlandaises et que ceux-ci auraient atteint les côtes finlandaises. Les opérations de nettoyage et le transfert de la cargaison restante du *Kihnu* dans des réservoirs de stockage à terre, effectués par les navires anti-pollution finlandais, ont empêché les hydrocarbures de s'échapper du port.

#### **4 Analyse de l'Administrateur**

4.1 En vertu de l'article II de la Convention sur la responsabilité civile et de l'article 3 de la Convention portant création du Fonds, ces conventions s'appliquent aux seuls dommages par pollution survenus sur le territoire d'un Etat contractant, y compris sa mer territoriale, et aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à limiter ces dommages.

4.2 L'Estonie a déposé son instrument d'accession à la Convention portant création du Fonds le 1er décembre 1992, et la Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. L'Estonie n'était pas Partie à la Convention portant création du Fonds lorsque le sinistre du *Kihnu* a eu lieu.

4.3 L'interprétation généralement acceptée quant au champ d'application territorial des dispositions des Conventions est la suivante: les mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, relèvent du champ d'application de ces dispositions si elles visent à prévenir ou à limiter les dommages par pollution sur le territoire ou la mer territoriale d'un Etat Partie. Cette interprétation a été codifiée lors de la Conférence internationale de 1971, qui a adopté la Convention portant création du Fonds, par une déclaration à cet effet au quatrième paragraphe du préambule de ladite convention, qui se lit comme suit: "Considérant que la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitue un progrès considérable dans cette voie en établissant un régime d'indemnisation pour ces dommages dans les Etats contractants ainsi que pour les frais des mesures préventives, qu'elles soient prises sur le territoire de ces Etats ou en dehors de ce territoire, pour éviter ou limiter ces dommages".

4.4 L'Administrateur invite le Comité exécutif à examiner si l'assistance apportée par les autorités finlandaises relève du champ d'application des dispositions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

4.5 Compte tenu des faits liés à ce sinistre, l'Administrateur est d'avis que les autorités finlandaises avaient des raisons de considérer que l'assistance qu'elles avaient apportée aux autorités estoniennes visait à prévenir ou à limiter les dommages par pollution sur le territoire et la mer territoriale de la Finlande. L'Administrateur estime donc que les mesures faisant l'objet de la demande d'indemnisation de la Finlande relèvent, en principe, du champ d'application des dispositions des Conventions.

4.6 L'Administrateur examine actuellement si, et dans l'affirmative, dans quelle mesure, les autorités finlandaises ont pris les mesures nécessaires pour récupérer ces coûts auprès du propriétaire du navire et de son assureur.

4.7 L'Administrateur étudie actuellement si le montant réclamé est raisonnable.

#### **5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
  - b) décider si les mesures prises par les autorités finlandaises relèvent du champ d'application des dispositions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds; et
  - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.
-