



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

COMITE EXECUTIF  
26ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.26/2  
18 février 1991

Original: ANGLAIS

## SINISTRE DU RIO ORINOCO

### Note de l'Administrateur

#### 1 Le sinistre

1.1 Le transporteur d'asphalte RIO ORINOCO (5 999 tjb), immatriculé dans les Iles Caïmanes, avait eu des problèmes de moteur alors qu'il faisait route de Curaçao à Montréal avec une cargaison de quelque 9 000 tonnes d'asphalte chauffé et environ 300 tonnes de fuel-oil intermédiaire et d'huile diesel lourde à bord. Au cours de réparations dans le golfe du Saint-Laurent, le navire a chassé sur son ancre par mauvais temps et s'est échoué sur la côte sud de l'île d'Anticosti le 16 octobre 1990. Une quantité de fuel-oil intermédiaire évaluée à 185 tonnes s'est déversée et a atteint le rivage à l'est du lieu de l'échouement. La côte a été extrêmement polluée sur une dizaine de kilomètres et souillée sur de petites surfaces tout au long de trente autres kilomètres. Le temps ayant changé, certains des hydrocarbures qui s'étaient déposés sur le rivage sont repartis vers l'ouest, de petites quantités arrivant jusqu'à la baie d'Ellis, au large de Port Menier, huit kilomètres à l'ouest du lieu de l'échouement. La cargaison d'asphalte ne s'est pas déversée et, au cours des semaines qui ont suivi, elle s'est refroidie et s'est en grande partie solidifiée.

1.2 L'île d'Anticosti est un domaine de chasse sous permis et une réserve naturelle nourrissant quelque 135 000 cervidés et un grand nombre d'oiseaux marins. Les cerfs paissent sur le rivage où les oiseaux marins se nourrissent et viennent nicher. Ils sont donc les uns comme les autres menacés par les hydrocarbures. L'île abrite également de petites pêcheries de saumons et de homards.

1.3 La Garde côtière canadienne a essayé de récupérer les hydrocarbures au large mais sans guère de succès vu l'état de la mer. Les opérations à terre qui ont été menées par des entrepreneurs pour le compte du propriétaire du navire se sont concentrées sur les galets et la couche rocheuse sous-jacente qui sont typiques de cette côte. L'accès aux plages était difficile du fait de l'absence de routes côtières mais une équipe d'environ 80 personnes sous contrat, appuyée par des navires, des hélicoptères et un aéroglisseur, a pu nettoyer à la main les zones les plus souillées auxquelles elle a accédé par la mer. Des périodes intermittentes de mauvais temps et de givrage ont rendu les opérations difficiles et elles ont dû être interrompues le 10 novembre pour l'hiver lorsque les conditions météorologiques ont empiré. A cette date, la plupart des plages avaient été nettoyées et l'on pense que l'impact sur l'environnement est demeuré minime. Les autorités canadiennes et l'Administrateur ont convenu que l'on passerait en revue l'état des plages au printemps de 1991 dès que le temps le permettrait, et que l'on verrait alors s'il fallait poursuivre les opérations de nettoyage.

1.4 Environ 300 tonnes de déchets mazoutés (constitués surtout de galets et d'algues englués) ont été récupérées à ce jour. Des dispositions ont été prises pour éliminer ces déchets sur place en les déposant dans une décharge ou en s'en remettant à leur biodégradation.

1.5 Une équipe d'assistance est arrivée sur le lieu du sinistre le 16 octobre. Des remorqueurs et du matériel ont été mobilisés et un contrat type d'assistance fondé sur le principe "no cure, no pay" (Lloyds Open Form 90) a été signé le 18 octobre. Les conditions météorologiques étant devenues mauvaises, le navire échoué s'est à nouveau déplacé pour aller s'immobiliser entre deux rebords rocheux. L'assistant a annulé le contrat d'assistance le 22 octobre. Les membres de l'équipage d'assistance sont restés sur place et ont poursuivi les préparatifs en vue de dégager le navire avec des remorqueurs. Le propriétaire du navire a fait effectuer sans succès trois tentatives de dégagement entre le 1er et le 5 novembre.

1.6 Le RIO ORINOCO avait souscrit auprès du Sveriges Ångfartygs Assurans Förening ("le Club suédois") une assurance sur corps ainsi qu'une assurance P & I.

1.7 Le RIO ORINOCO a été déclaré perte réputée totale <sup><1></sup> par l'assureur sur corps le 18 novembre. La Garde côtière canadienne a alors assumé le contrôle du navire. Le 23 novembre, le propriétaire du navire a fait savoir à la Garde côtière qu'il était dans l'incapacité financière d'enlever le navire et sa cargaison.

1.8 En vertu du droit canadien, le Gouvernement peut prendre les mesures nécessaires pour atténuer ou prévenir la pollution causée par un navire, y compris en l'enlevant et en le détruisant, lorsqu'il est raisonnablement fondé à croire qu'il y a un risque de pollution. La Garde côtière a soutenu que le navire, sa cargaison d'asphalte et le reste du combustible de soute présentaient une menace de pollution car il y avait un risque sérieux que le navire se brise s'il était laissé là pour l'hiver. Une fois dans l'eau, l'asphalte solidifié mais friable pourrait se désagréger en fragments qui contamineraient le rivage l'été suivant. Avec l'approche de l'hiver, la Garde côtière estimait qu'il fallait étudier toutes les options qui permettraient d'éviter que le navire ne perde sa cargaison, puis agir. Les diverses options possibles ont été examinées par la Garde côtière avec le propriétaire du navire, le Club suédois et le FIPOL.

1.9 La Garde côtière a décidé d'enlever, dans toute la mesure du possible, le combustible de soute restant à bord. En décembre 1990, la majeure partie du fuel-oil et de l'huile diesel qui étaient encore à bord a été transbordée dans un autre navire.

1.10 On a ensuite préparé de nouvelles tentatives de dégagement du navire pour le cas où la marée et les opérations d'allègement lui rendraient suffisamment de flottabilité. On a aussi fait des préparatifs en vue de le soulever au moyen de barges qui se placeraient le long du navire échoué. Ces opérations ont été effectuées par des sociétés privées avec lesquelles la Garde côtière avait passé des contrats. Toutefois, en raison d'un mauvais temps exceptionnel, on a décidé le 21 décembre d'abandonner toute tentative de renflouement avant l'hiver. On devra à nouveau tenter au cours du printemps de 1991 de supprimer la menace de pollution que présente la cargaison.

1.11 Le FIPOL s'est fait représenter par des experts au cours des opérations de nettoyage du rivage ainsi que pendant le pompage du combustible de soute et les tentatives de dégagement du navire.

1.12 Le montant de limitation applicable au RIO ORINOCO a été fixé par le tribunal canadien à \$Can1 182 617 (£530 000). Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I au moyen d'une lettre de garantie.

## **2 Les demandes d'indemnisation**

### Généralités

2.1 Le montant total des demandes d'indemnisation qui ont été soumises à ce jour au FIPOL dépasse le montant de limitation applicable au RIO ORINOCO. D'autres demandes d'un montant

---

<1> Du point de vue de l'assurance, il y a perte réputée totale lorsque l'objet assuré n'est pas en fait totalement perdu mais qu'il le deviendra probablement compte tenu de l'improbabilité, de l'impossibilité pratique ou du coût de sa réparation ou de sa récupération (voir la loi du Royaume-Uni sur l'assurance maritime de 1906, section 60(1)).

considérable luit seront présentées. L'Administrateur est convaincu que le montant total des dépenses que le FIPOL devra encourir pour honorer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépassera la limite en deçà de laquelle l'Administrateur est autorisé à procéder au nom du FIPOL à des règlements qui lient ce dernier, comme cela est stipulé à la règle 8.4.1 du règlement intérieur, soit 25 millions de francs-or ou 1,67 million de DTS (\$Can2 752 750). Toutefois, en vertu de la règle 8.4.2 du règlement intérieur, le Comité exécutif peut, lorsqu'un événement s'est produit, autoriser l'Administrateur à procéder au règlement des demandes d'indemnisation nées de cet événement au-delà de cette limite. En outre, certaines des demandes d'indemnisation ont soulevé ou soulèveront d'importantes questions de principe pour ce qui est de leur recevabilité. C'est pourquoi l'Administrateur juge opportun de soumettre au Comité exécutif certaines questions pour examen à ce stade.

#### Nettoyage à terre

2.2 Comme cela est mentionné ci-dessus, des entrepreneurs ont procédé jusqu'au 10 novembre 1990 à des opérations de nettoyage à terre pour le compte du propriétaire du navire. Le Club suédois a acquitté les factures soumises par ces entrepreneurs qui s'élevaient au total à \$Can1 227 255 (£548 000). En janvier 1991, le Club a présenté en subrogation au FIPOL une demande d'indemnisation pour ce montant.

2.3 La demande soumise par le Club a trait au nettoyage du rivage, au transport des déchets collectés jusqu'à un site de stockage temporaire, à leur stockage dans des conteneurs sur ce site et au nettoyage des oiseaux mazoutés. Une rubrique importante qui s'élève à \$Can255 229 (£115 000) vise le remplacement de barrages flottants endommagés. Les experts du FIPOL ont procédé à un examen préliminaire des documents étayant ces demandes. Sur la base de cet examen et sous réserve d'un complément d'informations sur un certain nombre de points, l'Administrateur est d'avis que les opérations ont, d'une manière générale, été effectuées de manière raisonnable et que les dépenses encourues, à quelques exceptions près, sont raisonnables. Il pense que cet examen sera achevé au cours du mois d'avril 1991.

2.4 Compte tenu des renseignements donnés au paragraphe 2.3 ci-dessus, le Comité exécutif voudra peut-être envisager s'il convient d'autoriser l'Administrateur à régler la demande d'indemnisation soumise par le Club suédois pour le nettoyage à terre, conformément à la règle 8.4.2 du règlement intérieur.

2.5 Le nettoyage à terre s'est fait sous le contrôle de la Garde côtière qui a également assuré le transport du personnel occupé à ces opérations. L'on s'attend à ce que le Gouvernement canadien demande à être indemnisé au titre des dépenses ainsi encourues.

#### Enlèvement du combustible de soute

2.6 Comme on l'a déjà indiqué, la majeure partie du combustible de soute restant à bord a été enlevée en décembre 1990. Ce combustible a été pompé des citernes du navire dans des camions aspirateurs placés sur un autre navire pour être ensuite envoyé dans des citernes de stockage arrimées dans la cale de ce navire. Certaines citernes de soute du RIO ORINOCO avaient été endommagées et contenaient de vastes quantités d'eau de mer. Après avoir été séparé de cette eau de mer, le combustible a été transbordé sur l'autre navire. A l'issue de l'opération d'enlèvement du combustible, il ne restait plus à bord du RIO ORINOCO que 10 à 15 tonnes de résidus non pompables. Une centaine de tonnes de combustible de soute aurait donc été enlevée. Ces opérations ont également été effectuées par des entrepreneurs agissant pour le compte du propriétaire du navire. Le Club suédois a acquitté les factures de ces opérations qui se sont élevées au total à \$Can257 462 (£115 000). En février 1991, le Club a soumis en subrogation au FIPOL une demande d'indemnisation au titre de ces factures.

2.7 Vu l'emplacement du navire et l'approche de l'hiver, l'Administrateur estime qu'il y avait un risque considérable que le combustible de soute restant à bord du RIO ORINOCO s'échappe et pollue

à nouveau la côte autour du lieu de l'échouement. C'est pourquoi il est d'avis que l'on devrait considérer les opérations de pompage comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde" donnée à l'article 1.7 de la Convention sur la responsabilité civile, c'est-à-dire toutes mesures prises après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution. Le Comité exécutif voudra peut-être exprimer une opinion sur cette question.

2.8 Les experts du FIPOL ont procédé à un examen préliminaire de la demande d'indemnisation soumise par le Club suédois pour les opérations de pompage. Bien que certaines questions se posent encore quant à la recevabilité de certaines des postes de la demande et quant au caractère raisonnable de certains montants, l'Administrateur est d'avis que des négociations concernant cette demande devraient commencer dans un prochain avenir, probablement en avril 1991.

2.9 Si le Comité exécutif se range à l'avis de l'Administrateur selon lequel les opérations entreprises pour enlever le combustible de soute du RIO ORINOCO devraient être considérées comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde", il voudra peut-être envisager s'il souhaite autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation relatives à ces opérations, conformément à la règle 8.4.2 du règlement intérieur.

#### Tentatives de dégagement du navire et d'enlèvement de la cargaison

2.10 Le Gouvernement canadien a fait savoir au FIPOL qu'il avait l'intention de soumettre, à la fin de février 1991, une demande d'indemnisation pour les dépenses encourues par la Garde côtière lors des tentatives de dégagement du navire et d'enlèvement de la cargaison faites avant le 21 décembre 1990 et pour certains frais d'entretien du navire pendant la période courant jusqu'au 31 janvier 1991. Il a provisoirement chiffré à environ \$Can9 millions (£4 millions) le montant global de cette demande. Elle aurait trait aux activités que diverses sociétés privées ont exercées sous contrat pour la Garde côtière, telles que: inspection du navire par des plongeurs, inspection et réparation des chaudières du navire, services d'un architecte naval et d'un capitaine de l'équipe d'assistance, location de deux barges, services rendus lors des tentatives de dégagement du navire et gardiennage du navire pendant l'hiver. Le FIPOL a été informé que cette demande inclurait également les coûts de la Garde côtière en personnel, matériel, navires et aéronefs, affectés au contrôle de ces opérations.

2.11 L'Administrateur a engagé un expert indépendant pour suivre de près les opérations effectuées afin de dégager le RIO ORINOCO et d'enlever sa cargaison. Cet expert a été présent sur le lieu de l'échouement pendant une grande partie des opérations et il a pris part à un certain nombre d'entretiens avec les autorités canadiennes concernant les diverses options disponibles. En novembre 1990, l'Administrateur et le Juriste ont participé à Ottawa à des entretiens avec des représentants de la Garde côtière.

2.12 Les opérations effectuées à ce jour peuvent être résumées comme suit. Le navire avait subi des avaries telles que même après avoir vidé toutes les citernes de soute intactes et pressurisé autant que possible avec de l'air les citernes de soute endommagées on ne disposait pas d'une flottabilité résiduelle suffisante pour le renflouer. Il n'était pas possible d'enlever la cargaison par pompage car elle s'était solidifiée. Après avoir examiné diverses options, la Garde côtière a décidé d'essayer d'éliminer la menace de pollution en plaçant une barge le long de chaque bord du RIO ORINOCO pour lui donner plus de flottabilité. Deux barges ont été louées et préparées pour cette opération dans un chantier naval proche. Des architectes naval et des experts en matière d'assistance ont été engagés afin d'évaluer les chances de succès de cette méthode. Les barges chargées de ballast ont été amenées le long du navire et devaient lui être amarrées à marée basse. Elles devaient ensuite lâcher leur ballast à la marée montante afin de donner suffisamment de sustentation au navire pour le soulever du fond; le navire serait ensuite remorqué jusqu'à un lieu approprié où la cargaison serait déchargée. Les préparatifs étaient terminés au début du mois de décembre. Toutefois, comme on l'a dit plus haut, le mauvais temps exceptionnel de décembre a rendu impossible la mise en oeuvre de cette méthode et le projet a été abandonné.

2.13 Une autre solution a également été envisagée; elle consistait à réchauffer la cargaison d'asphalte que l'on reliquifierait au moyen des chaudières du navire afin de permettre son enlèvement par pompage. En vue de préserver la possibilité d'un recours à cette option, quelques membres d'équipage sont restés à bord pour maintenir les chaudières du navire en état de service. Toutefois, après avoir étudié à fond la faisabilité de cette méthode, on a considéré qu'elle était trop risquée. Comme il y avait de l'eau de mer dans un certain nombre des citernes à cargaison, il y avait un grand risque que le réchauffement cause des éruptions ou des explosions qui entraînent une grave pollution. Cette méthode n'a donc pas encore été mise en oeuvre.

2.14 La question se pose de savoir si les opérations mentionnées aux paragraphes 2.12 et 2.13 doivent être considérées comme relevant des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" (article 1.6 et 1.7 de la Convention sur la responsabilité civile). Comme ces opérations ont été entreprises dans le but de dégager le navire et d'enlever sa cargaison, elles pourraient être considérées comme des opérations d'assistance ou d'"enlèvement d'épave".

2.15 Dans l'affaire du PATMOS (Italie, 1985), le FIPOL s'est demandé si et dans quelle mesure les opérations d'assistance relevaient de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile, c'est-à-dire si ces opérations pouvaient être considérées comme des "mesures de sauvegarde" telles que définies dans cette Convention. Le Comité exécutif a estimé que ces opérations pourraient être considérées comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde" uniquement si leur objectif essentiel était de prévenir le dommage par pollution. Si ces opérations avaient essentiellement un autre objet, par exemple le sauvetage de la coque ou de la cargaison, elles ne relèveraient pas de cette définition (document FUND/EXC.16/8, paragraphe 3.3.2). La position prise par le Comité exécutif a été appuyée par le tribunal italien de première instance qui était saisi de cette affaire. Les demandeurs dont les demandes ont été rejetées par le tribunal pour ces raisons ont fait appel de ce jugement mais se sont désistés par la suite.

2.16 Dans ce contexte, il convient de mentionner le sinistre du TANIO (France, 1980). La partie avant de ce navire qui avait environ 5 000 tonnes de fuel-oil lourd à bord à coulé par une profondeur de 90 mètres. Il a fallu pomper les hydrocarbures qui se trouvaient dans la partie avant immergée du navire afin d'empêcher que l'épave ne continue d'être une source de pollution. Les opérations de pompage ont duré 16 mois. Le Gouvernement français a présenté une demande d'indemnisation au titre des frais de pompage. Cette demande a été acceptée par le FIPOL mais pour un montant considérablement inférieur à celui qui avait été réclamé (document FUND/EXC.9/3, annexe, paragraphe 3.5.1).

2.17 Compte tenu des conseils qu'il avait reçus des experts du FIPOL et de ses propres entretiens avec les autorités canadiennes, l'Administrateur fait le bilan suivant de la situation. S'étant logé entre deux rebords rocheux, le RIO ORINOCO risquait fort de se briser s'il y était laissé pour l'hiver. Bien que sa cargaison d'asphalte se soit solidifiée lorsque les chaudières du navire ont cessé de fonctionner, cet asphalte solide mais friable pourrait s'émietter s'il pénétrait dans l'eau. Ces fragments pourraient contaminer le rivage au printemps et à l'été suivants lorsque le soleil ramollirait l'asphalte qui deviendrait gluant. Comme on l'a déjà mentionné, l'île d'Anticosti est une réserve naturelle présentant beaucoup d'intérêt sur le plan écologique. En outre, les fragments d'asphalte pourraient entrer dans le circuit d'eau de refroidissement des navires de passage, endommageant leurs machines, et dans celui des installations industrielles situées sur les bords du Golfe du Saint-Laurent. Il convient également de noter que le RIO ORINOCO avait été déclaré perte réputée totale et que le propriétaire avait fait savoir qu'il était dans l'incapacité financière d'enlever le navire et sa cargaison. C'est pourquoi l'Administrateur est d'avis que les mesures prises par la Garde côtière pour enlever le navire et sa cargaison avaient pour objectif essentiel la prévention de la pollution et qu'elles relevaient donc en principe de la définition des "mesures de sauvegarde" telles qu'interprétées par le Comité exécutif dans l'affaire du PATMOS. En outre, l'Administrateur estime que les diverses opérations effectuées à cette fin jusqu'au 21 décembre 1990 ont été dans l'ensemble raisonnables compte tenu des circonstances et, en particulier, de l'approche de l'hiver bien qu'elles n'aient par été couronnées de succès. De même, il juge qu'il était raisonnable de retenir à bord du RIO ORINOCO quelques membres d'équipage jusqu'au 31 janvier 1991.

2.18 Le Comité exécutif souhaitera peut-être indiquer s'il estime que les opérations mentionnées aux paragraphes 2.12 et 2.13 doivent être considérées, en principe, comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde".

2.19 L'Administrateur pense qu'avant la 26ème session du Comité exécutif, il recevra du Gouvernement canadien des détails sur les opérations effectuées jusqu'au 31 janvier 1991. Si cela semble approprié, il en rendra compte dans un additif au présent document.

#### Autres demandes d'indemnisation

2.20 Le Club suédois encourra des frais pour l'élimination des déchets mazoutés recueillis sur les plages et du combustible de soute enlevé du RIO ORINOCO. Il demandera au FIPOL le remboursement de ces frais qui sont évalués à \$Can270 000 (£120 000).

2.21 Les tentatives faites en novembre et décembre 1990 pour dégager le navire et enlever sa cargaison ayant échoué, il faudra reprendre les opérations au printemps de 1991. La Garde côtière envisage actuellement les diverses options qui s'offrent à elle et elle procède actuellement à des entretiens à cet égard avec le FIPOL. Il est impossible à ce stade de faire une évaluation des coûts des opérations à venir mais il y tout lieu de croire qu'ils seront considérables.

2.22 Comme cela est indiqué ci-dessus, il sera peut-être nécessaire de procéder à de nouvelles opérations de nettoyage à terre au printemps de 1991. Tout d'abord, il se peut que certaines des zones polluées en octobre 1990 n'aient pas été correctement nettoyées. Ensuite, des hydrocarbures se sont déversés lors des opérations de pompage, ce qui nécessitera peut-être un nouveau nettoyage. Enfin, on ne peut exclure la possibilité que du combustible de soute et de l'asphalte de cargaison ne s'échappent dans l'eau lorsque l'on tentera à nouveau de dégager le navire et d'enlever sa cargaison lors du printemps de 1991, ce qui entraînerait une nouvelle contamination de la côte.

2.23 A ce jour, rien ne semble indiquer que des particuliers aient subi des dommages par pollution à la suite de ce sinistre. Toutefois, on ne peut pas exclure la soumission de demandes d'indemnisation par des pêcheurs et d'autres particuliers.

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

Le Comité est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
  - b) envisager s'il souhaite autoriser l'Administrateur à régler la demande d'indemnisation soumise par le Club suédois au titre des opérations de nettoyage à terre (paragraphes 2.2 à 2.4 ci-dessus);
  - c) envisager s'il pense comme l'Administrateur que l'enlèvement du reste du combustible de soute du RIO ORINOCO relève de la définition des "mesures de sauvegarde" donnée à l'article 1.7 de la Convention sur la responsabilité civile et, dans l'affirmative, s'il souhaite autoriser l'Administrateur à régler la demande d'indemnisation soumise par le Club suédois au titre de ces opérations (paragraphes 2.6 à 2.9 ci-dessus);
  - d) envisager s'il pense comme l'Administrateur que les opérations effectuées à ce jour pour dégager le RIO ORINOCO et enlever sa cargaison relève, en principe, de la définition des "mesures de sauvegarde" (paragraphes 2.10 à 2.18 ci-dessus); et
  - e) donner à l'Administrateur toutes autres instructions concernant ce sinistre qu'il jugera appropriées.
-