



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

COMITE EXECUTIF
38ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.38/3
28 janvier 1994

Original : ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

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 avec 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 par endroits tout au long de trente autres kilomètres. 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 Les conditions météorologiques étant devenues mauvaises, le navire désespéré s'est renfloué pour aller s'immobiliser entre deux rebords rocheux. Il a été déclaré perte réputée totale par l'assureur sur corps le 18 novembre 1990. La Garde côtière canadienne a alors assumé le contrôle du navire. Elle a effectué sans succès d'autres tentatives de renflouement en décembre 1990. Après des préparatifs considérables, le navire a été finalement renfloué le 7 août 1991 et conduit à Sept-Iles.

1.3 Le RIO ORINOCO avait souscrit auprès du Sveriges Angfartygs Assurans Förening (le Swedish Club) une assurance sur corps ainsi qu'une assurance P & I.

1.4 Le montant de limitation applicable au RIO ORINOCO a été fixé par le tribunal canadien à Can\$1 182 617 (£595 000). Le fonds de limitation a été constitué par le Swedish Club au moyen d'une lettre de garantie.

W/8911k

2 Opérations de nettoyage

2.1 La Garde côtière canadienne a essayé de récupérer les hydrocarbures au large mais sans guère de succès vu l'état de la mer.

2.2 Des opérations de nettoyage à terre ont été effectuées dans l'île d'Anticosti jusqu'au 10 novembre 1990 par des entrepreneurs agissant pour le compte du propriétaire du navire. Elles ont dû être alors interrompues 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. D'autres opérations de nettoyage ont eu lieu en juillet 1991.

3 Enlèvement du RIO ORINOCO, de ses soutes et de sa cargaison

3.1 La Garde côtière a décidé d'enlever le combustible de soute qui restait à bord (soit environ 115 tonnes) ce qui a été fait en décembre 1990. Après avoir étudié avec le Swedish Club et le FIPOL les diverses formules possibles pour enlever le RIO ORINOCO, la Garde côtière a décidé d'essayer de le renflouer. Toutefois, en raison d'un mauvais temps exceptionnel, il a été décidé le 21 décembre 1990 d'abandonner toute tentative de déchargement du navire jusqu'au printemps suivant.

3.2 Un entrepreneur canadien (le Groupe Desgagnés) a été chargé d'enlever le navire aux termes d'un contrat conclu avec le Gouvernement canadien. Le Groupe Desgagnés devait recevoir une somme forfaitaire pour enlever le RIO ORINOCO de son lieu d'échouement afin de l'emmener en lieu sûr. A cette fin, il enlèverait une partie de la cargaison d'asphalte pour faciliter le renflouement du navire. Le contrat était fondé sur le principe "no cure, no pay". Entre le 23 juillet et le 5 août 1991, quelque 2 300 tonnes d'asphalte ont été enlevées. Le RIO ORINOCO a été renfloué le 7 août puis remorqué jusqu'à Sept-Iles. Il n'y a eu aucun déversement de combustible de soute ou d'asphalte pendant le renflouement, ni pendant le remorquage.

4 Règlement des demandes d'indemnisation

4.1 Le Gouvernement canadien a soumis des demandes d'indemnisation au titre des opérations effectuées par la Garde côtière canadienne ou en son nom, ainsi que par le Ministère de l'environnement et le Ministère des pêches et des océans. Ces demandes ont été approuvées par le FIPOL à raison d'un montant total de Can\$11 791 848 (£5 645 200). Le FIPOL a payé la somme convenue en trois versements effectués en novembre 1991, février 1992 et juin 1992.

4.2 Le Swedish Club a soumis des demandes d'indemnisation en subrogation au titre des frais de nettoyage et d'évacuation des déchets. Le FIPOL a réglé ces demandes à raison de Can\$2 222 661 (£979 150). Après avoir opéré une réduction pour tenir compte du montant de limitation (Can\$1 182 617), le FIPOL a versé un montant total de Can\$1 040 044 (£458 635) au titre de ces demandes.

4.3 Le montant de Can\$295 654 (£148 800) dû au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé étant donné que la procédure en limitation n'a pas encore touché son terme.

5 Enquête sur la cause du sinistre

5.1 Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a procédé à une enquête sur la cause du sinistre.

5.2 Le rapport du Bureau de la sécurité des transports, daté du 25 novembre 1993, a été communiqué au FIPOL à la mi-janvier 1994. A ce stade, l'Administrateur n'a pu procéder qu'à un examen préliminaire de ce rapport. Il l'étudiera de manière plus approfondie avec l'aide d'experts juridiques et techniques.

5.3 Le Bureau de la sécurité des transports indique dans son rapport que le RIO ORINOCO s'est échoué après avoir chassé sur son ancre à la suite d'une panne de son moteur principal. D'après les conclusions du rapport, il semble que la cause sous-jacente du sinistre tienne au mauvais état de navigabilité du navire au début du voyage, du point de vue tant de l'équipement, qui avait besoin d'être entretenu et réparé, que des effectifs à bord. Dans un communiqué du 30 décembre 1993, le Bureau de la sécurité des transports qualifie le RIO ORINOCO de navire inférieur aux normes.

5.4 Le Bureau de la sécurité des transports déclare que les machines du navire étaient continuellement en cours de réparation. Il dit également que, en raison de fréquentes défaillances et pannes de caractère divers et grave, il n'était pas possible de procéder à l'entretien régulier. Le RIO ORINOCO était allé mouiller près de l'île d'Anticosti pour faire réparer son moteur principal qui était tombé plusieurs fois en panne à la suite de l'utilisation d'un combustible extrêmement contaminé. Le navire avait en effet continuellement souffert d'une grave contamination de son combustible et de pannes de machines au cours de ses deux précédents voyages. D'après le rapport, seul un des trois générateurs était pleinement opérationnel au départ de Curaçao et le fuel-oil n'était pas toujours traité avant d'être utilisé. L'état des appareils de la chambre des machines n'avait pas été porté à l'attention de la société de classification et l'effet cumulatif des défaillances était tel qu'il aurait mis en doute la navigabilité du navire.

5.5 Le rapport critique également les qualifications de l'équipage. Le capitaine, le second et le chef mécanicien ne possédaient pas les brevets requis des îles Caïmanes; le navire n'avait pas à son bord le nombre approprié de mécaniciens qualifiés; il n'avait pas non plus d'officier radariste breveté. Les effectifs de la chambre des machines étaient tenus pendant de longues heures à un travail physiquement pénible exécuté dans des conditions difficiles. L'état des machines qui avaient constamment besoin d'être réparées ajoutait à la tension de l'équipage. D'après le rapport, la conjugaison de ces facteurs minait le travail de l'équipage et compromettait la sécurité.

5.6 Le rapport indique que les principaux membres de l'équipe de gestion étaient copropriétaires d'un ou de plusieurs navires exploités par la société de gestion. Il est également indiqué que les gérants du navire connaissaient l'état de ses machines et de ses effectifs.

6 La situation juridique

6.1 Le 15 octobre 1993, le FIPOL a intenté une action en justice contre le propriétaire du RIO ORINOCO (Rio Number One Ltd), la société qui en gère l'exploitation (Horizon Management Corp. Inc.) et le Swedish Club. Dans une déclaration déposée auprès du tribunal, le FIPOL a demandé qu'il soit ordonné aux défendeurs de payer, solidairement, au FIPOL la somme de \$12 831 892 (c'est-à-dire le total des montants versés par le FIPOL au Gouvernement canadien et au Swedish Club), plus les intérêts. Le FIPOL a soutenu que le sinistre était dû à la faute personnelle du propriétaire du navire qui n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité.

6.2 Compte tenu des conclusions du Bureau de la sécurité des transports, l'Administrateur pense que le navire n'était pas en bon état de navigabilité au moment de l'échouement, ce qui explique le sinistre. Il pense en outre, à la lecture de ces conclusions, que le propriétaire était conscient de l'état de son navire et du manque de qualifications de l'équipage. C'est pourquoi il soutient que l'événement a été causé par une faute personnelle du propriétaire (Rio Orinoco Number One Ltd) qui n'est donc pas habilité à se prévaloir de sa limitation (article V.2 de la Convention sur la responsabilité civile).

6.3 La société Rio Orinoco Number One Ltd qui était immatriculée dans les îles Caïmanes avait été radiée du registre des sociétés le 31 mars 1992. Les actionnaires nommés pour les autres sociétés du même groupe (Number Two - Six) étaient tous des intermédiaires, de telle sorte que les noms des véritables actionnaires n'apparaissent pas dans le registre. La société qui gérait le Rio Orinoco, Horizon Management Corp. Inc. immatriculée en Floride (Etats-Unis) avait cessé ses activités et avait été dissoute d'office le 13 août 1993, faute d'avoir déposé un rapport annuel.

6.4 L'avocat du FIPOL enquête sur la situation financière du propriétaire de navire et de la société de gestion.

6.5 Il convient de noter que, conformément à l'article VII.8 de la Convention sur la responsabilité civile, l'assureur du propriétaire est habilité à limiter sa responsabilité même s'il y a eu faute personnelle du propriétaire.

6.6 La question se pose également de savoir si l'assureur du propriétaire (le Swedish Club) a droit à la prise en charge financière prévue à l'article 5 de la Convention portant création du Fonds. L'Administrateur se penche actuellement là-dessus.

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

7.1 Le Comité exécutif est invité à :

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées à propos des questions mentionnées aux paragraphes 6.1 à 6.6 ci-dessus.