



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

COMITE EXECUTIF
40ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.40/3
10 octobre 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 machine 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 Le mauvais temps ayant repris, le navire échoué a dérivé 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-Îles.

1.3 Le RIO ORINOCO avait souscrit auprès du Sveriges Ångfartygs 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.

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 dégagement 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 puis dégagé le 7 août. Il a ensuite été remorqué jusqu'à Sept-Îles. 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 payé divers entrepreneurs qui avaient procédé à des opérations de nettoyage et d'évacuation des déchets. Il convient de noter qu'en constituant le fonds de limitation, le Club s'était acquitté de ses obligations en vertu de la Convention sur la responsabilité civile (articles VI.1 et VIII.8). Il 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 abouti.

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 En vertu de la législation canadienne applicable, l'autorité qui procède à l'enquête devrait envoyer à titre confidentiel, avant de le publier, un exemplaire de son projet de rapport à toute personne considérée comme étant directement intéressée par ses conclusions. Le FIPOL a demandé que les autorités canadiennes lui donnent accès au projet de rapport. Il a toutefois été considéré comme n'étant pas directement intéressé et sa demande a donc été rejetée.

5.3 Le rapport du Bureau de la sécurité des transports, daté du 25 novembre 1993, a été communiqué au FIPOL à la mi-janvier 1994. L'Administrateur a procédé à un examen approfondi de ce rapport avec l'aide d'experts juridiques et techniques.

5.4 Dans ce rapport, le Bureau de la sécurité des transports déclare que le RIO ORINOCO s'est échoué après avoir chassé sur ses ancrs à cause d'une panne de la machine principale. D'après les constatations faites dans le rapport, il semble que la cause sous-jacente de l'événement tiende au mauvais état de navigabilité du navire au début du voyage, tant en ce qui concerne le matériel, qui avait besoin d'être entretenu et réparé, que les 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.

5.5 Le rapport indique que les machines du navire étaient continuellement en réparation. Il mentionne également qu'en raison de fréquentes défaillances et pannes de caractère divers et grave, l'entretien régulier ne pouvait être effectué. Il note que le RIO ORINOCO était allé mouiller près de l'île d'Anticosti pour faire réparer la machine principale qui avait eu plusieurs défaillances à la suite de l'emploi d'un combustible fortement contaminé. Le navire avait éprouvé des ennuis graves et persistants de machine et de contamination du combustible au cours de ses deux voyages précédents. D'après le rapport, seule une des trois génératrices était en bon état de fonctionnement au départ de Curaçao et le combustible n'était pas toujours traité avant utilisation. En outre, l'état des appareils de la chambre des machines n'avait pas été signalé à la société de classification ("Det Norske Veritas"); or l'effet cumulé de ces défaillances était tel qu'il aurait fallu remettre en question la navigabilité du navire.

5.6 Le rapport critique les qualifications de l'équipage. Le capitaine, le second et le chef mécanicien ne possédaient pas les brevets appropriés des Iles Caïmanes et le navire n'avait pas le nombre voulu de mécaniciens qualifiés, ni d'officier radioélectricien breveté. L'équipage de la chambre des machines était astreint à de longues heures de travail physiquement exigeant dans des conditions inconfortables. D'après le rapport, les problèmes de la machine qui avait constamment besoin d'être réparée ajoutait à la tension de l'équipage. L'effet combiné de ces facteurs minait l'équipage et compromettait la sécurité.

5.7 Le rapport note que les principaux gestionnaires étaient copropriétaires d'un ou de plusieurs navires armés par la société de gestion. Les gérants du navire étaient au courant de la situation à bord tant en ce qui concerne les machines que les effectifs.

6 Action en justice engagée par le FIPOL

6.1 Le 15 octobre 1993, à titre de précaution, le FIPOL a engagé une action en justice auprès du tribunal fédéral compétent du Canada contre le propriétaire du RIO ORINOCO (Rio Number One Ltd) et la société qui gérait le navire (Horizon Management Corp. Inc.). Dans une déclaration déposée auprès du tribunal, le FIPOL a demandé à ce qu'il soit ordonné aux défendeurs de payer conjointement et solidairement au FIPOL la somme de Can\$12 831 892 (soit le montant global des sommes versées 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. Il a également engagé une action contre le Swedish Club en tant que garant de la responsabilité du propriétaire.

6.2 D'après les constatations faites par le Bureau de la sécurité des transports, l'Administrateur estime que le navire n'était pas en état de naviguer au moment de l'échouement, ce qui explique le sinistre. Il pense en outre, à la lecture de ces constatations, que le propriétaire du navire devait être

conscient de l'état du navire et du manque de qualifications de l'équipage. C'est pourquoi le FIPOL a maintenu dans son mémoire au tribunal que le sinistre était dû à la faute personnelle du propriétaire qui n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité (article V.2 de la Convention sur la responsabilité civile).

6.3 D'après le droit canadien, il faudrait en principe signifier ces actions aux défendeurs dans les 12 mois suivant la date de leur introduction, c'est-à-dire au plus tard le 15 octobre 1994. Le tribunal a toutefois accédé à la requête du FIPOL de prolonger ce délai jusqu'au 15 septembre 1995.

7 Débats du Comité exécutif à ses 38ème et 39ème sessions

7.1 A sa 38ème session, le Comité exécutif a tenu une séance privée pour examiner le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada. A cette séance privée, seules étaient présentes les délégations des Etats Membres du FIPOL.

7.2 Le Comité exécutif a noté que, le 15 octobre 1993, le FIPOL avait intenté une action en justice auprès du tribunal canadien compétent contre le propriétaire du RIO ORINOCO, la société de gestion et l'assureur P & I du navire. Le Comité a débattu des mesures que le FIPOL devrait prendre, compte tenu des conclusions du rapport du Bureau de la sécurité des transports. Il a chargé l'Administrateur de procéder à un examen approfondi de ce rapport, avec l'aide d'experts juridiques et techniques. En outre, il a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête sur la situation financière du propriétaire du navire et de la société de gestion, afin de déterminer s'il serait financièrement intéressant pour le FIPOL de maintenir l'action en justice qu'il avait intentée contre eux. L'Administrateur a également été chargé de voir si le FIPOL devrait tenter toute autre action, y compris une action en recours. Enfin, il a été chargé d'examiner si, compte tenu des conclusions du rapport, l'assureur du propriétaire du navire aurait droit à la prise en charge financière prévue à l'article 5 de la Convention portant création du Fonds.

7.3 Le Comité exécutif est revenu sur les questions mentionnées ci-dessus à sa 39ème session. Il a noté que, depuis la 38ème session, l'Administrateur avait, avec le concours des experts juridiques et techniques du FIPOL, poursuivi l'examen des questions dont le Comité l'avait chargé. Etant donné que l'Administrateur estimait ne pas encore être en mesure de lui adresser des recommandations à cet égard, le Comité a décidé de reporter l'examen de ces questions à la 40ème session et il a prié l'Administrateur d'en poursuivre l'étude.

7.4 Etant donné qu'il était possible que le FIPOL soit appelé à prendre certaines mesures avant la 40ème session du Comité exécutif pour protéger les intérêts du Fonds relativement aux questions mentionnées au paragraphe 7.2 ci-dessus, le Comité a autorisé l'Administrateur à faire ce qu'il jugerait nécessaire à cette fin.

8 Analyse de la situation par l'Administrateur

8.1 Les faits

8.1.1 Propriétaire du navire, la société Rio Number One Ltd, qui était immatriculée dans les Iles Caïmanes a été radiée du registre des sociétés le 31 mars 1992. Les actionnaires inscrits pour les autres sociétés du groupe (Number Two à Number Six) sont 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) a cessé ses activités et a été dissoute d'office le 13 août 1993, faute d'avoir déposé un rapport annuel.

8.1.2 Le FIPOL a déposé une pétition auprès du tribunal compétent des Iles Caïmanes pour faire réimmatriculer la société Rio Number One Ltd dans le registre des sociétés de façon à permettre au FIPOL de l'assigner en justice au Canada. Cette assignation doit être signifiée d'ici au 15 septembre 1995. Le tribunal des Iles Caïmanes accédera probablement à la requête du FIPOL. Au cas où le

Comité exécutif déciderait que le FIPOL devrait poursuivre cette ligne de conduite, une motion de réinscription serait présentée dans un proche avenir.

8.1.3 A la mi-octobre 1994 le FIPOL, par l'intermédiaire d'un avocat en Floride, intentera une action en justice auprès du tribunal fédéral de district des Etats-Unis en Floride contre le propriétaire du navire et la société chargée de la gestion du Rio Orinoco. Le FIPOL a quatre ans à compter de la date du sinistre pour intenter cette action. S'il le fait, il devra assigner ces sociétés dans les 120 jours suivant l'introduction de l'action. Mais avant de signifier l'assignation, il devra obtenir la réinscription de la société de gestion.

8.1.4 Les avocats du FIPOL ont cherché à découvrir la position financière de Rio Number One Ltd et de Horizon Management Corp Inc. Il semble que ces deux sociétés n'aient pas d'actifs qui puissent permettre l'exécution d'un jugement.

8.1.5 Le FIPOL a également procédé à des recherches pour connaître la situation financière des quatre principales personnes qui étaient membres des conseils d'administration, directeurs et actionnaires des deux sociétés susmentionnées. Les avocats du FIPOL n'ont pas pu toutes les retrouver. Deux d'entre elles semblent être domiciliées en Suède et semblent avoir des biens qui ne seraient, toutefois, pas suffisants pour satisfaire la demande de recouvrement du FIPOL. Ces quatre personnes ont été désignées comme défendeurs dans l'action engagée auprès du tribunal canadien et doivent être assignées dans les mêmes délais que les deux sociétés. Le FIPOL a soutenu que ces personnes étaient responsables en vertu de la doctrine permettant de lever le masque des sociétés.

8.2 La situation juridique

8.2.1 Sur la base des conseils juridiques qu'il a reçus, l'Administrateur est quasiment certain que les tribunaux ne permettront pas au propriétaire du navire (Rio Number One Ltd) de limiter sa responsabilité.

8.2.2 Si cette analyse est correcte, Rio Number One Ltd serait responsable pour le montant global des dommages par pollution nés du sinistre. Après avoir obtenu un jugement du tribunal canadien, le FIPOL pourrait intervenir dans les Iles Caïmanes et faire mettre la société en liquidation. Toutefois, comme cela est indiqué ci-dessus, il n'est guère probable que la société dispose d'actifs qui permettent l'exécution du jugement.

8.2.3 Pour ce qui est de la société de gestion, Horizon Management Corp Inc, il pourrait être possible d'obtenir en Floride un jugement déclarant cette société responsable en dehors de la Convention sur la responsabilité civile, et cela pour négligence, mais c'est loin d'être certain. De toute manière, il est peu probable qu'elle dispose d'actifs qui puissent permettre l'exécution d'un tel jugement.

8.2.4 L'Administrateur s'est également demandé s'il devrait intenter une action en Floride contre les différents directeurs de Rio Number One Ltd et de la société de gestion. Il devrait intenter cette action dans les quatre années suivant la date du sinistre. En vertu du droit de la Floride, un directeur doit faire preuve de la diligence voulue et il est donc personnellement responsable des dommages causés à une personne par son fait ou omission personnels commis par manquement à son devoir de diligence, si ce manquement constitue une activité téméraire ou un fait ou une omission commis de mauvaise foi ou avec malveillance ou d'une manière témoignant d'un mépris débridé et délibéré des droits de l'homme, de la sécurité ou de la propriété. De toute manière, les enquêtes faites sur la situation financière personnelle des directeurs amènent à conclure qu'il n'y a probablement pas d'actifs notables pouvant servir à l'exécution de jugements rendus contre les directeurs. Toutefois, à titre de précaution, ces personnes seront ajoutées aux défendeurs dans l'action en justice intentée en Floride.

8.2.5 L'Administrateur s'est également demandé si le FIPOL devrait intenter une action contre la société de classification ("Det Norske Veritas") pour négligence. A son avis, il n'y a pas suffisamment de preuves que cette société a été en fait négligente. Dans son rapport, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (page 22) dit que les problèmes de la chambre des machines n'avaient pas été signalés à la société de classification. Une action contre Det Norske Veritas devrait être intentée dans

la province de Québec (Canada) ou en Norvège. Dans la province de Québec, le délai de prescription qui frappait une telle action au moment de l'événement était de deux ans, tandis qu'en droit norvégien elle est de trois ans. Ceci signifie que toute action contre la société de classification est prescrite. Il convient de noter qu'il était virtuellement impossible pour le FIPOL d'agir contre des tiers tant qu'il n'avait pas eu accès au rapport du Bureau de la sécurité des transports en janvier 1994, soit plus de trois ans après l'événement.

8.2.6 Compte tenu des considérations qui précèdent, la seule source possible de recouvrement est, de l'avis de l'Administrateur, à rechercher auprès des assureurs du RIO ORINOCO, c'est-à-dire le Swedish Club. Si le FIPOL devait se retourner contre le Swedish Club, plusieurs questions juridiques épineuses se poseraient.

8.2.7 Comme cela est indiqué ci-dessus, le Swedish Club a constitué un fonds de limitation auprès du tribunal canadien compétent pour le montant applicable au navire conformément à l'article V.1 de la Convention sur la responsabilité civile (Can\$1 182 617, ce qui correspond à £595 000). En vertu de la deuxième phrase de l'article VII.8 de cette convention, l'assureur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V.1. En conséquence, il ne serait pas possible d'intenter directement une action en vertu de la première phrase de l'article VII.1 pour un montant dépassant la limite de responsabilité susmentionnée. Le Swedish Club a été coassigné devant le tribunal canadien en sa qualité de garant.

8.2.8 Une autre possibilité serait d'obtenir un jugement contre le propriétaire du navire, éventuellement par défaut et, sur la base de ce jugement, intenter une action contre le Swedish Club au Canada ou en Suède en invoquant la couverture d'assurance, étant donné que le propriétaire du navire n'a pas d'actifs et qu'en fait il n'existe plus. Le FIPOL devrait obtenir une cession des droits en vertu du contrat d'assurance auprès du liquidateur de Rio Number One Ltd dans la procédure en cours dans les îles Caïmanes. Toutefois, le règlement du Swedish Club qui fait partie du contrat entre ce club et le propriétaire du navire prévoit la clause exigeant que l'on ait payé pour être payé, le Club n'étant donc tenu de prendre en charge le propriétaire du navire qu'au titre des indemnités effectivement versées à la partie lésée^{<1>}. La même clause figure dans le règlement de tous les grands clubs P & I. C'est pourquoi le Swedish Club soutiendrait certainement que le FIPOL n'est pas en droit d'obtenir de lui un recouvrement étant donné que le propriétaire n'a rien versé aux victimes.

8.2.9 La question se pose de savoir si le principe exigeant le versement d'un paiement pour être payé serait confirmé par les tribunaux canadiens. Au Royaume-Uni, la Chambre des Lords a, dans deux affaires récentes (*Fanti et Padre Island*), confirmé cette règle.

8.2.10 L'avocat canadien du FIPOL qui s'occupe de cette affaire pour le compte du Fonds depuis le début s'est longuement penché là-dessus. Vu l'importance de la question, un deuxième avis a été obtenu auprès d'un autre avocat maritime canadien. Les deux juristes ont estimé que le principe voulant qu'on ait payé pour être payé serait probablement confirmé par les tribunaux canadiens si une action était directement intentée contre le Swedish Club au Canada en vertu du droit maritime canadien.

8.2.11 Bien qu'aucune loi fédérale du Canada ne prévoit la possibilité d'intenter directement une action, il est possible de le faire de manière indirecte auprès du tribunal supérieur provincial de Québec, un créancier, (le FIPOL) pouvant ainsi exercer les droits du débiteur (le propriétaire du navire) au nom du débiteur, si ce dernier néglige ou refuse d'exercer ces droits au préjudice du créancier (articles 1627 à 1630 du Code civil du Québec). Une telle action détournée a été reconnue par la Cour d'appel du Québec comme offrant la possibilité d'avoir accès au produit d'une assurance en responsabilité. Toutefois, une telle forme d'action n'a jamais été intentée pour des questions maritimes. Il est quasiment certain que les tribunaux québécois n'exerceront pas leur juridiction sur un assureur étranger qui n'a pas d'établissement au Canada. Même si ces tribunaux devaient exercer leur

<1>

La règle 2.3 est libellée comme suit: "Sauf décision contraire de l'Association, le membre est seulement couvert au titre des sommes qu'il a versées pour s'acquitter des dettes, frais ou dépenses visés au chapitre II".

juridiction, il convient de noter que l'action oblique est seulement une technique procédurale qui permet au créancier de se substituer à son débiteur afin d'obtenir une somme d'argent due au débiteur. En vertu de l'article 1629 du Code civil du Québec, le Swedish Club pourrait se prévaloir dans une action oblique des mêmes défenses que celles qu'il aurait contre le débiteur.

8.2.11 Si le FIPOL devait tenter une action oblique, le Swedish Club pourrait invoquer la règle 18 du règlement du Club qui prévoit que les différends concernant le contrat d'assurance doivent être réglés par un dispatcheur suédois ou, à la demande de l'une ou l'autre partie, être soumise à l'arbitrage à Göteborg conformément au droit suédois. L'Administrateur a été avisé que les tribunaux canadiens n'accepteraient pas cette clause comme excluant la compétence des tribunaux canadiens.

8.2.12 Le Swedish Club pourrait, toutefois, dans une action oblique, invoquer également à titre de défense le principe du "versement d'un paiement pour être payé" prévu dans le règlement du Club. L'Administrateur a été avisé que, au cas où une action oblique serait intentée, les tribunaux canadiens interpréteraient cette clause du règlement du Club conformément au droit suédois qui est la loi applicable en vertu du règlement. La teneur de la loi suédoise serait donc décisive dans le contexte d'une action oblique intentée au Canada. Le FIPOL a également la possibilité de poursuivre en justice le Swedish Club en Suède en dehors du contexte de la Convention sur la responsabilité civile sur la base du droit suédois des assurances. Le délai prévu pour l'introduction d'une telle action en Suède est de dix ans. De l'avis de l'Administrateur, il serait préférable, dans ces circonstances, que le FIPOL tente une action en Suède puisque les tribunaux suédois seraient mieux placés pour appliquer le droit suédois.

8.2.13 La législation suédoise pertinente figure dans la loi suédoise sur les contrats d'assurance, section 95, premier et troisième paragraphes, lesquels sont libellés comme suit:

"L'assuré n'est pas en droit de toucher en vertu du contrat d'assurance une indemnité d'un montant supérieur au montant qu'il a payé à la partie lésée ou au montant pour lequel la partie lésée a donné son consentement.

Si un assuré déclaré en faillite a une créance sur l'assureur au titre d'une indemnité qu'il ne peut toucher sans le consentement de la partie lésée, cette dernière est habilitée, si l'administrateur de la masse de la faillite ne peut lui verser cette indemnité, à se faire céder la créance de l'assuré contre l'assureur, l'administrateur étant tenu en pareil cas de lui communiquer tous les documents concernant l'assurance en la possession de la masse de la faillite pour autant que cela soit nécessaire pour toucher le montant dû."

8.2.14 Le troisième paragraphe de la section 95 de la loi suédoise sur les assurances écarte donc ainsi le principe du versement d'un paiement pour être payé dans les cas de faillite^{<2>}. Il convient de noter, toutefois, que si une clause d'un contrat d'assurance s'écarte d'une disposition de la loi, cela n'empêche pas l'application de la clause, sauf si la loi interdit une telle application (section 3 de la loi). Le principe du versement d'un paiement pour être payé fait de toute évidence l'objet d'une telle clause. Dans un commentaire autorisé de la loi, il est déclaré que le troisième paragraphe est facultatif (c'est-à-dire qu'il n'est pas obligatoire). Un comité qui a récemment présenté une proposition en vue d'une nouvelle loi suédoise sur les assurances a également estimé que cette disposition était facultative. En revanche, dans un jugement rendu en 1954, la Cour suprême norvégienne a estimé que la disposition correspondante de la loi norvégienne sur les assurances était obligatoire en cas de faillite. La jurisprudence et la législation suédoise ayant ces dernières années eu tendance à mettre davantage l'accent sur la nécessité de protéger la partie lésée, il est possible que les tribunaux suédois adoptent la même position que la Cour suprême norvégienne, sans que cela soit toutefois certain.

8.2.15 Compte tenu de l'analyse présentée ci-dessus, l'Administrateur n'est pas sûr que dans l'affaire du RIO ORINOCO les tribunaux suédois considèrent la disposition pertinente de la loi suédoise sur les

<2>

Bien que Rio Number One Ltd ne soit pas techniquement en faillite étant donné que, en vertu du droit des Îles Caïmanes, les sociétés peuvent être seulement mises en liquidation, on suppose que le tribunal suédois considérerait la société comme étant en faillite aux fins de cette question.

assurances comme étant obligatoire, de manière à écarter le principe du versement d'un paiement pour être payé qui est prévu dans le règlement du Club suédois. C'est pourquoi il n'est pas favorable à l'introduction d'une action oblique au Canada contre le Club suédois, ni d'une action contre lui en Suède.

8.2.16 Sur la base des considérations mentionnées ci-dessus, l'Administrateur estime que le FIPOL ne devrait pas tenter d'action en justice aux fins de recouvrer les indemnités qu'il a versées.

9 Prise en charge du propriétaire du navire

9.1 En vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire et son garant pour une partie de sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Dans l'affaire du RIO ORINOCO, cette partie représenterait 25% du montant de limitation, soit Can\$295 654 (£148 800).

9.2 Le FIPOL n'est pas tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire ou son assureur si les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même (article 5.1). Le FIPOL peut être exonéré, en tout ou en partie, de l'obligation d'assumer la prise en charge financière s'il prouve que, par la faute personnelle du propriétaire, le navire n'a pas observé les prescriptions formulées dans certains documents internationaux et si l'accident ou le dommage est dû en tout ou en partie au fait que lesdites prescriptions n'ont pas été observées (article 5.3). Les instruments en question sont (document FUND.A/17/28, paragraphe 6):

- i) la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78);
- ii) la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (SOLAS 74/78);
- iii) la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge; et
- iv) la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir des abordages en mer.

9.3 L'Administrateur estime que le FIPOL n'est pas en mesure de prouver que le dommage par pollution résulte de la faute intentionnelle du propriétaire du navire lui-même. A son avis, le Fonds ne pourrait donc pas invoquer l'article 5.1 comme motif de refus du versement de la prise en charge financière.

9.4 Avec l'aide d'experts techniques et sur la base du rapport du Bureau de la sécurité des transports, l'Administrateur s'est demandé si, au moment du sinistre, le RIO ORINOCO n'observait pas les prescriptions des instruments susmentionnés. Il a été avisé de ce que l'on ne disposait d'aucun élément de preuve tendant à indiquer que le navire ne respectait pas les prescriptions de MARPOL 73/78, de la Convention de 1966 sur les lignes de charge ou du Règlement de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

9.5 Comme cela est indiqué ci-dessus, le Bureau de la sécurité des transports déclare dans son rapport que l'état des machines n'avait pas été signalé à la société de classification et que l'effet conjugué des défauts était tel qu'il aurait fallu remettre en question la navigabilité du navire. Le Bureau s'interroge également sur les qualifications de l'équipage (paragraphe 5.4 à 5.6 ci-dessus).

9.6 Aucun élément ne tend à prouver que le RIO ORINOCO ne satisfaisait pas aux prescriptions de la Convention SOLAS de 1974 concernant la construction ou l'armement. Toutefois, deux règles de la Convention ont peut-être un rapport avec la cause du sinistre, à savoir la règle 11 du chapitre I

sur le maintien des conditions après la visite et la règle 13 du chapitre V sur l'équipage. Ces dispositions sont reproduites à l'annexe du présent document.

9.7 Il est dit dans le rapport que le RIO ORINOCO ne comptait pas le nombre requis de gens de mer qualifiés. La question se pose de savoir si, de ce fait, le navire ne respectait pas les prescriptions de la Convention SOLAS de 1974 étant donné que cette convention ne prévoit pas de disposition expresse concernant les effectifs de sécurité. Rien ne prouve que l'absence d'un officier radioélectricien à bord ait contribué au sinistre.

9.8 Comme cela est indiqué ci-dessus, le capitaine et les officiers n'étaient pas titulaires des brevets appropriés des Iles Caïmanes. Il s'agit-là d'une non observation de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, laquelle ne figure pas sur la liste des instruments énumérés à l'article 5.3 de la Convention portant création du Fonds. Cette inobservation ne semble donc pas être directement admissible pour ce qui est de déterminer s'il faudrait procéder à la prise en charge financière.

9.9 Pour ce qui est de la règle 11 du Chapitre I de SOLAS 74/78, il convient de déterminer si le manque d'entretien du navire et de son armement a été une des causes du sinistre et, dans l'affirmative, si et dans quelle mesure ceci devrait faire exonérer le FIPOL de son obligation de verser le montant de la prise en charge financière à l'assureur dans cette affaire. Les parties suivantes du rapport du Bureau de la sécurité des transports sont intéressantes à cet égard.

- Les observations faites par le personnel de la salle des machines ainsi que par les enquêteurs indiquent que les machines du navire étaient continuellement en réparation, ce qui obligeait à laisser des surveillants dans la salle des machines. Etant donné que les pannes et défauts fréquents de la machine principale et des auxiliaires avaient nécessité des interventions ponctuelles répétées, il avait été impossible d'effectuer l'entretien régulier (section 1.13).
- Comme l'état des machines du navire n'avait pas été signalé à la DNV, les dossiers de la société de classification indiquent que le navire satisfaisait aux exigences de la DNV pour sa classe et que le bâtiment était considéré comme conforme aux exigences de sa classe au moment de l'accident, bien que des problèmes se soient présentés au cours du voyage précédent. Pourtant, aucune déclaration ou demande d'exemption n'avait apparemment été faite.

En outre, le navire était exploité dans cet état sans que:

- a) les réparations aient été effectuées
- b) des mesures de sécurité spéciales aient été prises pour s'assurer que le navire ait une réserve d'air comprimé suffisante pour ses manoeuvres.

Pour toutes ces raisons, il aurait fallu remettre en question la navigabilité du navire et déclarer le RIO ORINOCO non conforme aux exigences internationales, à celles de l'Etat où il était immatriculé, ainsi qu'à celles de la société de classification concernant l'état opérationnel du navire (section 2.4).

- Le RIO ORINOCO s'est échoué après avoir chassé sur ses ancres à cause d'une panne de la machine principale et du fait que l'équipage n'a pas pu remettre la machine en marche pour empêcher les ancres de chasser (section 3.2).

9.10 L'Administrateur estime qu'il y a peut-être, dans les sections du rapport cité ci-dessus, matière à soutenir que le navire n'était pas en état de prendre la mer sans danger et que de ce fait il ne satisfaisait pas à la règle 11 de SOLAS 74/78.

9.11 Le Comité exécutif est invité à se demander si, compte tenu des faits exposés aux paragraphes 9.4 à 9.10, le FIPOL devrait être exonéré aux termes de l'article 5.3 de son obligation de prendre en charge financièrement le navire et son assureur.

10 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) décider si le FIPOL devrait, pour recouvrer le montant des indemnités qu'il a versées, intenter une action en justice contre:
 - i) le propriétaire du navire;
 - ii) la société de gestion du RIO ORINOCO;
 - iii) les directeurs de la société propriétaire du navire et de la société de gestion; et
 - iv) le Swedish Club; et
- c) décider si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure le FIPOL est exonéré de l'obligation qu'il a, en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds, de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire et son assureur pour une partie du montant de limitation prescrit à l'article V.1 de la Convention sur la responsabilité civile.

* * *

ANNEXE**EXTRAITS DE LA CONVENTION SOLAS DE 1974****Règle 11 du Chapitre I***Maintien des conditions après visite*

- a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions des présentes règles de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.
- b) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du présent chapitre, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.
- c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du présent chapitre. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

Règle 13 du Chapitre V*Equipage*

- a) Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer tous leurs navires ont à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.
- b) Tout navire auquel s'applique le chapitre I de la présente Convention doit être pourvu d'un document approprié spécifiant les effectifs de sécurité, ou d'un document équivalent, délivré par l'Administration et attestant que le navire a à son bord les effectifs minimaux de sécurité jugés nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe a).^{<3>}

^{<3>}

Le paragraphe b) a été ajouté en vertu des amendements que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a adoptés en 1988 par la résolution MSC 12 (56). Ces amendements sont entrés en vigueur le 29 avril 1990. L'Assemblée du FIPOL ayant décidé, à sa 12ème session, de ne pas inclure ces amendements dans la liste des instruments énumérés à l'article 5.3 de la Convention portant création du Fonds, les dispositions du paragraphe b) ne sont pas admissibles aux fins de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds.