



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

COMITE EXECUTIF
42ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.42/2
10 mars 1995

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 (Canada) 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 rochers. La Garde côtière canadienne a essayé sans succès de renflouer le navire en décembre 1990. Après des préparatifs considérables, le navire a été finalement renfloué le 7 août 1991 et conduit jusqu'à un abri sûr.

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 (£543 000). Le fonds de limitation a été constitué par le Swedish Club au moyen d'une lettre de garantie.

1.5 Le présent document traite principalement de deux questions qui sont de savoir si le FIPOL devrait intenter une action en justice contre le Swedish Club en Suède pour recouvrer le montant des indemnités versés par lui et si le FIPOL est exempté de l'obligation de prendre en charge le propriétaire

du navire et son assureur au titre d'une partie du montant de limitation prescrit à l'article V.1 de la Convention sur la responsabilité civile.

2 Règlement des demandes d'indemnisation

2.1 Le Gouvernement canadien a soumis des demandes d'un montant total de Can\$12 382 224 (£6 millions) au titre des opérations de nettoyage effectuées par les autorités canadiennes ou en leur nom. Le FIPOL a approuvé et acquitté ces demandes à raison d'un montant total de Can\$11 791 848 (£5 645 200).

2.2 Le Swedish Club a soumis des demandes d'indemnisation en subrogation au titre des frais de nettoyage et d'évacuation des déchets. Elles ont été réglées 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.

2.3 Le montant de Can\$295 654 (£134 400) 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.

3 Enquête sur la cause du sinistre

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

3.2 Dans son rapport, le Bureau de la sécurité des transports a déclaré que le *Rio Orinoco* s'était échoué après avoir chassé sur ses ancrs à la suite 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 ait tenu 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, le Bureau de la sécurité des transports qualifiait le *Rio Orinoco* de navire inférieur aux normes.

3.3 Le rapport indiquait que les machines du navire étaient continuellement en réparation. Il mentionnait également qu'en raison de fréquentes défaillances et pannes de caractère divers et grave, l'entretien régulier ne pouvait être effectué. Il notait 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.

3.4 Le rapport critiquait 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.

3.5 Le rapport notait 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.

4 Action en justice engagée par le FIPOL

4.1 En 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 total des sommes versées par le FIPOL), plus les intérêts. Le FIPOL a également engagé une action contre le Swedish Club en tant que garant de la responsabilité du propriétaire.

4.2 D'après les constatations faites par le Bureau de la sécurité des transports, le FIPOL a estimé que le navire n'était pas en état de naviguer au moment de l'échouement, ce qui expliquait le sinistre. Il a en outre pensé, 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).

5 Débats du Comité exécutif à sa 38ème session

A sa 38ème session, le Comité exécutif 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.

6 Analyse présentée par l'Administrateur à la 40ème session du Comité exécutif

6.1 A la 40ème session, le Comité exécutif a examiné les résultats d'une étude de l'Administrateur dont il était rendu compte aux paragraphes 8.1.1 à 8.2.16 du document FUND/EXC.40/3.

6.2 Pour les raisons exposées dans cette étude, l'Administrateur a estimé que la seule possibilité de recouvrement était à rechercher auprès des assureurs du *Rio Orinoco*, c'est-à-dire le Swedish Club. Il a donné son avis sur les questions juridiques qui se poseraient si le FIPOL devait se retourner contre le Swedish Club.

6.3 L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que le règlement du Swedish Club, qui faisait partie du contrat entre ce club et le propriétaire du navire, contenait la clause exigeant le versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement, 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 figurait dans le règlement de tous les grands clubs P & I. C'est pourquoi l'Administrateur pensait que le Swedish Club soutiendrait que le FIPOL n'était pas en droit d'obtenir de lui un recouvrement étant donné que le propriétaire n'avait rien versé aux victimes.

6.4 L'Administrateur a conclu que les tribunaux canadiens confirmeraient probablement le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement si une action directe était intentée contre le Swedish Club au Canada. Il a également estimé que le FIPOL n'aurait guère de chance de succès s'il

<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".

intentaient une "action oblique" contre le Swedish Club au Canada (voir les paragraphes 8.2.11 et 8.2.12 du document FUND/EXC.40/3).

6.5 L'Administrateur s'est également demandé si le FIPOL devrait intenter une action contre le Swedish Club en Suède.

6.6 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 lui verse pas 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."

6.7 L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que le troisième paragraphe de la section 95 de la loi suédoise sur les contrats d'assurance écartait donc ainsi le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement dans les cas de faillite^{<2>}. Il a été noté, toutefois, que si une clause d'un contrat d'assurance s'écartait d'une disposition de la loi, cela n'empêchait pas l'application de la clause, sauf si la loi interdisait une telle application (section 3 de la loi). De l'avis de l'Administrateur, le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement faisait de toute évidence l'objet d'une telle clause. Dans un commentaire autorisé de la loi, il était déclaré que le troisième paragraphe de la section 95 était d'ordre facultatif (c'est-à-dire qu'il ne posait pas une obligation). Un comité qui avait récemment présenté une proposition en vue d'une nouvelle loi suédoise sur les assurances avait également estimé que cette disposition était d'ordre facultatif. 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 avait un caractère obligatoire en cas de faillite. La jurisprudence et la législation suédoises ayant ces dernières années eu tendance à mettre davantage l'accent sur la nécessité de protéger la partie lésée, l'Administrateur jugeait possible que les tribunaux suédois adoptent la même position que la Cour suprême norvégienne, sans que cela soit toutefois certain.

6.8 Compte tenu de l'analyse présentée ci-dessus, l'Administrateur n'était pas sûr que dans l'affaire du *Rio Orinoco* les tribunaux suédois considèrent la disposition pertinente de la loi suédoise sur les contrats d'assurance comme imposant l'obligation d'écarter le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement qui était prévu dans le règlement du Club suédois. C'est pourquoi il n'était pas favorable à l'introduction d'une action contre le Club suédois en Suède.

7 Débats du Comité exécutif à sa 40ème session

7.1 A sa 40ème session, le Comité exécutif a estimé qu'il ne serait pas utile de poursuivre en justice le propriétaire du navire ni la société de gestion, étant donné qu'il n'était guère probable que ces sociétés disposent d'actifs qui permettent l'exécution d'un jugement à leur encontre. Pour les mêmes raisons, le Comité a jugé qu'il ne vaudrait pas la peine de poursuivre en justice les différents directeurs de la société de gestion (document FUND/EXC.40/10, paragraphes 3.2.2 et 3.2.3).

<2>

Bien que Rio Number One Ltd ne soit pas techniquement en faillite étant donné que, en vertu du droit des Iles 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.

7.2 Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur avait été avisé que le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement qui était prévu dans le règlement du Swedish Club serait probablement confirmé par les tribunaux canadiens si une action était directement intentée contre ce club au Canada en vertu du droit maritime canadien. Le Comité a également noté que l'Administrateur n'était pas sûr que, dans l'affaire du *Rio Orinoco*, les tribunaux suédois considèrent comme obligatoire la disposition pertinente de la loi suédoise sur les contrats d'assurance, écartant ainsi le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement qui était prévu dans le règlement du Swedish Club. Le Comité a noté que, pour cette raison, l'Administrateur n'était pas favorable à l'introduction d'une "action oblique" au Canada contre le Swedish Club, ni d'une action contre lui en Suède.

7.3 Il a été rappelé que le Comité exécutif avait auparavant convenu que, sauf dans les cas d'abordage, le FIPOL ne devrait tenter d'actions récursoires que dans les cas où il avait de très solides raisons de le faire et de grandes chances de succès. Un certain nombre de délégations ont toutefois fait observer que, par principe, le FIPOL devrait tenter de recouvrer toute indemnité versée par lui si un événement était dû à l'innavigabilité du navire en cause. C'est pourquoi, il a généralement été estimé que le FIPOL devrait envisager plus avant la possibilité d'intenter une action en justice contre le Swedish Club en Suède.

7.4 L'Administrateur a été chargé de demander à un juriste suédois indépendant, spécialisé en la matière, de plus amples conseils juridiques sur la possibilité d'intenter avec succès une action en justice en Suède contre le Swedish Club pour recouvrer le montant versé par le FIPOL et, en particulier, sur le point de savoir si un tribunal suédois considérerait comme obligatoires les dispositions pertinentes de la loi suédoise sur les contrats d'assurance, écartant ainsi le principe exigeant le versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement qui était prévu dans le règlement du Swedish Club. Il a été décidé que le FIPOL ne devrait poursuivre en justice ni la société de gestion du *Rio Orinoco*, ni les différents directeurs de cette société, et qu'il ne devrait intenter une action contre le propriétaire du navire que pour autant que cela lui permettrait de garder la possibilité d'actionner le Swedish Club en Suède. L'Administrateur a été prié de soumettre à nouveau la question au Comité lorsqu'il aurait reçu de plus amples conseils juridiques à cet égard.

8 Approfondissement de l'analyse juridique

8.1 Conformément aux instructions qu'il avait reçues du Comité exécutif, l'Administrateur a obtenu l'avis d'un juriste suédois indépendant spécialisé dans ce domaine^{<3>}.

8.2 Dans cet avis, l'expert doute, pour plusieurs raisons, que les dispositions de la législation suédoise concernant l'assurance de la responsabilité puissent être invoquées pour écarter le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement. Il fait remarquer que le troisième paragraphe de la section 95 de la loi suédoise sur les contrats d'assurance n'indique pas qu'il y ait là une obligation. Ce paragraphe est décrit comme étant d'ordre facultatif dans le commentaire semi-officiel de cette loi. Une application littérale du paragraphe n'entraînerait pas, de l'avis de l'expert, une amélioration de la position de la victime étant donné qu'il lui donne seulement le droit d'obtenir la cession de la créance de la partie assurée. En acquérant une créance fondée sur un contrat, le cessionnaire ne se trouve pas mieux placé que le cédant; le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement pourrait donc être invoqué à la fois contre la partie assurée et contre le FIPOL. L'expert estime que la jurisprudence norvégienne ne peut pas être invoquée à titre d'argument décisif en raison des différences entre les sections pertinentes des lois suédoise et norvégienne. Il signale que le Ministère suédois de la justice prépare actuellement une nouvelle loi sur les assurances et que, d'après un projet publié en 1993, le droit d'intenter directement une action contre l'assureur de la responsabilité se trouverait étendu dans plusieurs cas. Le projet a, sur ce point, été sévèrement critiqué, en particulier par le secteur des assurances et il n'est pas sûr que cette extension soit reprise dans le texte définitif. La Cour suprême suédoise (et c'est encore plus vrai des tribunaux inférieurs) a, en général, hésité à devancer

<3>

M. Bertil Bengtsson, professeur de droit privé à l'Université de Stockholm et à l'Université d'Upsala (1968-1977); juge à la Cour suprême de Suède (1977-1993); président de la Commission du droit des assurances (1980-1989).

des décisions politiques en introduisant de nouveaux principes juridiques, même lorsque la loi semblait être mûre pour un changement. L'expert estime que l'on ne peut pas absolument exclure qu'une action du FIPOL contre le Swedish Club en Suède puisse aboutir. A son avis, il est toutefois très peu probable que la tendance de certains juges à vouloir moderniser le droit des assurances l'emporte dans cette affaire.

9 Evaluation de la situation par l'Administrateur

Compte tenu de l'avis exposé à la section 8 ci-dessus, l'Administrateur juge très peu probable que les tribunaux suédois écartent le principe du versement d'un paiement pour l'obtention d'un paiement qui est prévu dans le règlement du Swedish Club. C'est pourquoi il propose que le FIPOL s'abstienne d'engager une action en justice contre le Swedish Club en Suède.

10 Prise en charge du propriétaire du navire

10.1 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 du navire ou 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 (£134 400).

10.2 Le FIPOL n'est pas tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire 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.

10.3 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.

10.4 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.

10.5 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 déficiences 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 3.2 à 3.4 ci-dessus).

10.6 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 méritent peut-être d'être mentionnées à propos de 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.

10.7 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.

10.8 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.

10.9 Pour ce qui est de la règle 11 du Chapitre I de SOLAS 74/78, il convient de déterminer si le défaut 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 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. Étant donné que les pannes et déficiences fréquentes 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; ou
- 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).

10.10 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 du chapitre I de SOLAS 74/78.

10.11 Le Comité exécutif est invité à se demander si, compte tenu des faits exposés aux paragraphes 10.4 à 10.10 et, en particulier, aux paragraphes 10.7 et 10.9, 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.

11 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 tenter une action en justice contre le Swedish Club pour recouvrer le montant des indemnités qu'il a versées (paragraphe 8); 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 (paragraphe 10).

* * *

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).^{<4>}

^{<4>}

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.