



**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

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

92FUND/EXC.26/6
24 septembre 2004
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

SLOPS

Note de l'Administrateur

Résumé:

Un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* alors que celui-ci se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce). À sa session de juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' au sens que donnent à ce terme la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

Deux entrepreneurs, qui ont mené à bien les opérations de nettoyage, ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992. À sa session de juillet 2002, le Comité exécutif a décidé que les entrepreneurs n'avaient pas fourni de renseignement susceptible de modifier sa position, selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire', et a demandé à l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice.

Le tribunal de première instance a prononcé son jugement le 13 décembre 2002, soutenant que le *Slops* relevait bel et bien de la définition du terme 'navire'. Le Fonds de 1992 a fait appel du jugement du tribunal.

Dans un jugement rendu le 16 février 2004, la Cour d'appel a annulé le jugement du tribunal de première instance et a soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères définis en vertu des Conventions et ne pouvait donc pas être considéré comme un 'navire'. Les demandes à l'encontre du Fonds ont par conséquent été rejetées.

Les demandeurs ont fait appel de ce jugement auprès de la Cour suprême.

Mesures à prendre: Noter les renseignements figurant dans le présent document.

1 Le sinistre

- 1.1 Le 15 juin 2000, alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce), un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* (10 815 tjb), installation de réception de déchets mazoutés immatriculée en Grèce et à bord de laquelle se trouvaient 5 000³ de déchets mazoutés, dont 1 000 à 2 000 m³ auraient été des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures

s'est déversée, mais on en ignore le volume exact; une partie s'est consommée au cours de l'incendie.

- 1.2 Le *Slops* n'était couvert par aucune assurance de responsabilité répondant à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 1.3 Des postes d'amarrage, des cales sèches et des chantiers de réparation situés au nord du mouillage ont été touchés avant que les hydrocarbures ne quittent le port en direction du sud pour s'échouer sur un certain nombre d'îles. Un entrepreneur local a procédé aux opérations de nettoyage en mer et à terre.

2 Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

- 2.1 Le *Slops*, immatriculé auprès du registre des navires du Pirée en 1994, avait été initialement conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. En 1995, il a subi de gros travaux de transformation durant lesquels l'hélice a été enlevée et le moteur mis hors service et officiellement plombé. Il a été indiqué que le but de l'opération était de transformer le navire en installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés. Depuis la conversion, le *Slops* semble être resté en permanence au mouillage au même endroit et avoir servi exclusivement au stockage et au traitement des déchets mazoutés. L'autorité portuaire locale a confirmé que le *Slops* était resté en permanence au mouillage depuis mai 1995 sans appareil de propulsion. Il semblerait que les résidus d'hydrocarbures récupérés ont été vendus, après traitement, comme du fuel-oil de médiocre qualité.
- 2.2 En juillet 2000, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Slops* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) devaient être considérés comme des navires uniquement lorsqu'ils transportent des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils sont normalement exploités. Le Comité exécutif a noté que cette décision se fondait sur les conclusions d'un Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Il a également noté que bien que le Groupe de travail se soit surtout penché sur l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur offshore, il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur *offshore* et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime. Le Comité a en outre noté que le Groupe de travail avait estimé que, pour être considéré comme un 'navire' en vertu des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait notamment avoir à bord des hydrocarbures persistants en tant que cargaison ou dans les soutes (document 92FUND/A.4/21, paragraphe 7.4.2).
- 2.3 Un certain nombre de délégations a estimé que puisque le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne saurait être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992. Une délégation a fait observer que cette position était étayée par le fait que les autorités grecques avaient dégagé le navire de l'obligation d'avoir à bord un certificat d'assurance en application de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 2.4 Le Comité exécutif a décidé que, pour les raisons exposées ci-dessus, le *Slops* ne devrait pas être considéré comme étant un navire aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.38).

3 Actions en justice

Procédures auprès du tribunal de première instance

- 3.1 En février 2002, deux entrepreneurs grecs ont engagé une action en justice auprès du Tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* et le Fonds de 1992 pour obtenir réparation à raison de €1 536 528 (£1 million) et de €786 329 (£535 000) (plus les intérêts), respectivement au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces entrepreneurs ont allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder aux opérations de nettoyage et de prendre des mesures de prévention pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures. Ils ont ajouté qu'ils avaient demandé au propriétaire du *Slops* de rembourser les coûts susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande.
- 3.2 Dans leur argumentation, les entrepreneurs ont déclaré que le *Slops* avait été construit uniquement pour le transport des hydrocarbures en mer (c'est-à-dire qu'il avait été construit en tant que pétrolier), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que navire et demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Ils ont soutenu également que, même dans les cas où il opérait comme zone de séparation (unité de traitement des résidus), le *Slops* flottait en mer et n'avait d'autre fonction que de transporter des hydrocarbures dans sa coque. Ils ont précisé que le *Slops* n'avait aucune assurance de responsabilité répondant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.3 Le tribunal a prononcé son jugement en décembre 2002.
- 3.4 Pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, le tribunal de première instance a soutenu dans son jugement que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire', énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. De l'avis du tribunal, toute unité flottante, quelle qu'elle soit, initialement construite en tant que bâtiment de mer pour le transport des hydrocarbures, est et demeure un navire, bien qu'elle puisse être ultérieurement transformée en un autre type d'unité flottante, comme installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés, et bien qu'elle puisse être immobile ou que l'hélice ait pu être provisoirement enlevée ou le moteur plombé. Le tribunal a soutenu que le Fonds de 1992 devrait verser aux entreprises €1 536 528 (£1,1 million) et €786 832 (£550 000) respectivement, soit les montants réclamés, plus les intérêts légitimes à compter de la date de l'assignation (12 février 2002) jusqu'à la date du paiement et les frais pour un montant de €3 000 (£65 000).
- 3.5 Concernant les actions contre le propriétaire immatriculé du *Slops*, qui ne s'est pas présenté à l'audience, le tribunal a prononcé un jugement par défaut contre lui pour les montants réclamés plus les intérêts.

Procédures devant la Cour d'appel

- 3.6 En février 2003, le Comité exécutif a examiné la question de savoir s'il y avait lieu de faire appel du jugement. Au cours des débats, plusieurs délégations ont souligné que la décision du Comité, selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992, reposait sur une décision de politique générale de l'Assemblée relative aux conditions selon lesquelles les unités de stockage au large devraient être considérées comme un 'navire' au sens qu'en donnent les Conventions, à savoir seulement quand elles transportent des hydrocarbures en vrac, ce qui impliquait que cela avait lieu pendant un voyage. Ces délégations ont évoqué le préambule des Conventions, qui se réfère spécifiquement au transport d'hydrocarbures. Le Comité a décidé que le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement (document 92FUND/EXC.20/7, paragraphe 3.5.15).

- 3.7 Dans son appel, le Fonds de 1992 a soutenu que le tribunal de première instance avait considéré à tort que le *Slops* transportait des hydrocarbures au moment du sinistre, s'agissant de la simple présence à bord de résidus d'hydrocarbures comme 'cargaison', c'est-à-dire du transport de celle-ci. Il a soutenu en outre que selon le tribunal, il y avait transport des 2 000 m³ d'hydrocarbures à bord dans le sens où ils étaient destinés à être transportés vers des raffineries de pétrole, mais que rien ne permettait de prouver que c'était réellement le cas. Le Fonds a appelé l'attention sur un document émis par le Ministère de la marine marchande établissant de façon certaine que le *Slops*, qui constituait une unité industrielle flottante de traitement des résidus d'hydrocarbures et de séparation de ces résidus d'avec l'eau, avait fonctionné continuellement en tant que telle depuis le 2 mai 1995 et était demeuré à compter de cette date en permanence au mouillage sans appareil de propulsion. Le Fonds a affirmé que le *Slops* n'était pas destiné au transport de résidus d'hydrocarbures vers des raffineries de pétrole et n'avait jamais réalisé ce type d'opération au cours de la période durant laquelle il avait servi d'installation flottante de traitement de résidus d'hydrocarbures, ce transport d'hydrocarbures ayant été effectué au moyen de barges appartenant à des tiers, qui s'étaient amarrées le long du *Slops*, de façon à recevoir les résidus d'hydrocarbures et les transportaient vers des raffineries où ils étaient traités. Le Fonds a avancé également que le *Slops* n'avait pas d'assurance de responsabilité en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les autorités grecques ne lui avaient jamais imposé cette obligation. On a fait valoir qu'en vertu de l'article VII.10 de cette Convention, celles-ci ne devaient pas autoriser un navire battant le pavillon grec à commercer s'il n'était pas muni d'un certificat attestant que sa responsabilité est couverte. Le Fonds a conclu qu'au vu de ces faits, le *Slops* ne pouvait pas être considéré comme relevant de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992.
- 3.8 De plus, le Fonds de 1992 a appelé l'attention du tribunal sur la Résolution N°8, adoptée en mai 2003 par le Conseil d'administration, selon laquelle celui-ci considère que les tribunaux des États Parties aux Conventions de 1992 devraient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 concernant l'interprétation et l'application des Conventions.
- 3.9 La Cour d'appel a rendu son jugement le 16 février 2004. Elle a soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et a rejeté les demandes. La Cour a interprété le terme 'navire' d'après la définition énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, c'est-à-dire comme étant un bâtiment de mer transportant des hydrocarbures d'un endroit A à un endroit B.
- 3.10 La Cour d'appel a pris en considération les éléments de preuve présentés par le Fonds, qui montraient clairement qu'au moment du sinistre le *Slops* n'opérait pas en tant que bâtiment de mer ou unité de flottaison, aux fins du transport d'hydrocarbures persistants dans ses citernes. La Cour a accepté la position du Fonds selon laquelle le *Slops*, initialement construit en tant que navire-citerne, avait accompli son dernier voyage en tant que navire transportant des hydrocarbures en 1994. La Cour a noté également que le *Slops* avait ensuite été vendu à des intérêts grecs, qui l'avaient transformé en une unité flottante de stockage et de traitement de déchets mazoutés, qu'à cet effet on avait enlevé l'hélice et plombé le moteur et que l'autorité centrale du port du Pirée avait confirmé que le *Slops* était resté en permanence au mouillage depuis mai 1995 sans appareil de propulsion. La Cour a également évoqué le fait que les autorités grecques n'avaient pas exigé que le *Slops* soit assuré conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que ceci indiquait également que le *Slops* ne pouvait pas être considéré comme un 'navire' en vertu des Conventions de 1992.
- 3.11 Les demandeurs ont fait appel auprès de la Cour suprême.

Procédures auprès de la Cour suprême

- 3.12 Dans leur argumentation devant la Cour suprême, les demandeurs ont fait valoir que le *Slops*, qui par sa construction avait toutes les caractéristiques d'un navire transportant des hydrocarbures, était au mouillage et était utilisé comme une installation flottante de réception et de traitement de produits pétroliers provenant d'autres navires. Ils ont également affirmé que par suite d'un incendie, une grosse quantité d'hydrocarbures chargés en vrac en tant que cargaison dans les citernes du navire s'était déversée. Les demandeurs ont soutenu que la Cour d'appel interprétait de façon incorrecte la définition de 'navire' dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Selon les demandeurs, il est clair que ce terme est défini de façon non seulement à empêcher la pollution mais aussi à indemniser les victimes de la pollution par les hydrocarbures ainsi que ceux qui contribuent à la prévention d'une telle pollution. En outre, les demandeurs ont soutenu que la définition de 'navire' recouvrait un engin construit pour le transport des hydrocarbures et qui au moment du sinistre n'accomplissait pas de voyages et était (pendant une période plus ou moins longue) immobile, opérant comme une unité de réception et de traitement des hydrocarbures et des résidus d'hydrocarbures et transportant des hydrocarbures dans ses citernes de cargaison. Selon les demandeurs, cela était d'autant plus vrai que l'engin avait à son bord des résidus d'hydrocarbures provenant du transport et faisait courir un risque élevé de pollution dans des zones vitales comme les ports. Les demandeurs ont également affirmé que la Cour d'appel avait examiné une question qui n'était pas invoquée, considérant qu'elle ne pouvait appuyer l'opinion selon laquelle il y avait, au moment du sinistre, des résidus d'hydrocarbures provenant du dernier voyage du *Slops*. Ils ont également fait valoir que la définition de 'navire' introduisait une présomption réfutable de présence de résidus à bord, mais que le Fonds n'avait pas réfuté cette présomption.
- 3.13 Sous réserve de toutes instructions que voudra lui donner le Comité exécutif, l'Administrateur a l'intention de déposer auprès de la Cour suprême une argumentation faisant valoir que la Cour d'appel avait interprété correctement la définition de 'navire' et que le pourvoi devrait être rejeté. Il est prévu de reprendre l'argumentation du Fonds dans la procédure devant la Cour d'appel et d'appuyer les attendus du jugement de cette Cour. Dans l'argumentation devant la Cour d'appel, le Fonds a fait valoir qu'il n'était pas possible que les résidus de précédents voyages soient restés à bord, étant donné que le *Slops* avait été transformé en installation flottante de récupération d'hydrocarbures. Dans l'argumentation devant la Cour suprême, le Fonds fera également valoir qu'en tout état de cause, la prétendue présomption réfutable ne s'appliquerait pas dans cette affaire.
- 3.14 Dans leur argumentation devant la Cour suprême, les demandeurs ont également donné à entendre que le jugement de la Cour d'appel n'était juridiquement pas fondé et contenait une argumentation insuffisante.
- 3.15 Les avocats du Fonds en Grèce ont informé l'Administrateur que les objections des demandeurs, en ce qui concerne l'évaluation des éléments de preuve par la Cour d'appel, n'étaient pas un point de droit, et que le Code de procédure civile grec ne prévoyait pas que la Cour suprême doive ré-examiner l'évaluation des éléments de preuve, sauf si la conclusion de la Cour d'appel est floue ou imprécise, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne le sinistre du *Slops*.
- 3.16 Lorsqu'il a examiné la procédure engagée devant la Cour d'appel, le Comité exécutif a décidé à sa 22ème session en octobre 2003 qu'il serait bon d'attirer l'attention de la Cour d'appel sur la Résolution N°8 du Fonds de 1992, adoptée par l'Assemblée en mai 2003, selon laquelle les tribunaux nationaux des États Parties aux Conventions de 1992 devaient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 relatives à l'interprétation et à l'application des Conventions. L'Administrateur compte inclure la Résolution N°8 dans l'argumentation du Fonds auprès de la Cour suprême.
- 3.17 Une audience de la Cour suprême est fixée pour la fin février 2005.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant la procédure engagée devant la Cour suprême.
-