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

COMITÉ EXÉCUTIF
11ème session
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.11/5
24 janvier 2001
Original: ANGLAIS

DIVERS

SINISTRE DU SLOPS

Note de l'Administrateur

Résumé:	Un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce). À sa 8ème session, 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 portant création du Fonds de 1992 et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre. Un demandeur qui n'a pas réussi à se faire indemniser par le propriétaire du *Slops* a soutenu que le navire relève bel et bien de la définition du terme 'navire' et, invoquant la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992, a sollicité que sa demande fasse l'objet d'une procédure d'arbitrage obligatoire.
Mesures à prendre:	Décider si l'on accepte de soumettre la demande à une procédure d'arbitrage obligatoire.

1 Le sinistre

1.1 Le 15 juin 2000, alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée, un incendie et une explosion ont éclaté à bord du *Slops* (10 815 tjb), installation de réception des déchets mazoutés immatriculée en Grèce et à bord de laquelle se trouvaient 5 000 m^3 de déchets mazoutés, dont 1 000 à 2 000 m^3 seraient des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée, mais on en ignore encore le volume exact; une partie s'est consumée au cours de l'incendie.

1.2 Il semblerait que le *Slops* ne soit couvert par aucune assurance responsabilité en vertu de 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, dont la côte septentrionale de l'île d'Egina, quelque 11 milles nautiques au sud du port. Un entrepreneur local a été engagé par le propriétaire du *Slops* pour procéder aux opérations de nettoyage en mer, de concert avec le service hellénique des garde-côtes. Ce même entrepreneur a procédé aux opérations de nettoyage de la côte en insistant surtout sur les zones touristiques sensibles.

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

2.1 Le *Slops*, immatriculé auprès du Registre des Navires du Pirée en 1994, était 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. Nous croyons comprendre que les résidus d'hydrocarbures récupérés sont vendus, après traitement, comme du fuel-oil de basse qualité.

2.2 À sa 8ème session, le Comité exécutif a étudié la question de savoir si l'engin relevait ou non de la définition du terme 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992.

2.3 Le Fonds de 1992 a chargé un avocat grec de lui donner son avis sur le statut du *Slops* en droit grec. L'avocat a estimé que du fait de sa conversion, le *Slops* avait cessé d'être un 'navire' en droit grec, car celui-ci exige notamment qu'un engin soit muni d'une capacité de propulsion pour être considéré comme étant un 'navire'.

2.4 La définition du terme 'navire' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est libellée comme suit :

> 'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

Cette définition est incorporée dans la Convention portant création du Fonds de 1992.

2.5 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 4ème session, l'Assemblée du Fonds de 1992 a 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 étant des navires uniquement lorsqu'ils transportaient 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 étaient normalement exploités (document 92FUND/A.4/32, paragraphe 24.3). Le Comité a noté que cette décision se fondait sur les conclusions du deuxième Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Le Comité 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'existe 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 également noté

que le Groupe de travail avait estimé que, pour relever du champ d'application des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait avoir à bord des hydrocarbures persistants en tant que cargaison ou dans les soutes (document 92FUND/A.4/21, paragraphe 8.4.2).

2.6 Plusieurs délégations ont été d'avis que puisque le *Slops* ne se livrait pas au transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne pouvait être considéré comme un 'navire' au sens des Conventions de 1992. Une délégation a fait remarquer que ce point de vue était corroboré par le fait que les autorités grecques avaient dispensé le navire de l'obligation de contracter une assurance-responsabilité conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

2.7 Le Comité a décidé que, pour les motifs énoncés aux paragraphes 2.5 et 2.6, le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992, et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8).

3 Faits survenus récemment

Demande formée par une entreprise grecque de nettoyage

3.1 En octobre 2000, les avocats londoniens qui représentaient l'entreprise de nettoyage qui avait procédé aux opérations de nettoyage ont pris contact avec le Fonds de 1992 pour demander au Comité exécutif de revenir sur sa décision antérieure et de reconnaître que le *Slops* était un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. À l'appui de la déclaration du demandeur, ces avocats ont mis l'accent sur la première partie de la définition du terme 'navire', à savoir 'tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison'. Ils ont en outre soutenu que la clause restrictive contenue dans la définition et qui prévoit que le navire doit transporter 'effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison' concernait les transporteurs mixtes, c'est-à-dire les navires OBO, et qu'elle ne s'appliquait donc pas en l'espèce.

3.2 Lors de ses entretiens avec le demandeur et ses avocats, l'Administrateur a fait référence aux comptes rendus des décisions de la 4ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de la 8ème session du Comité exécutif du Fonds de 1992 au sujet de l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile respectivement aux engins utilisés par le secteur offshore en général et au sinistre du *Slops* (voir les paragraphes 2.5 à 2.7 ci-dessus). S'agissant de la clause restrictive contenue dans la définition du terme 'navire' et à l'article 1.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'Administrateur a appelé l'attention de ses interlocuteurs sur les conclusions auxquelles le Groupe de travail intersessions a abouti lorsqu'il s'est à nouveau réuni en avril 2000, et plus particulièrement sur la conclusion selon laquelle la clause restrictive de l'article 1.1 doit s'appliquer à tous les navires-citernes et pas seulement aux minéraliers-vraquiers-pétroliers (navires OBO).

3.3 L'Administrateur a informé le demandeur qu'il n'était pas disposé à soumettre sa demande au Comité exécutif pour complément d'examen.

Demande de procédure d'arbitrage obligatoire

3.4 Les avocats représentant le demandeur ont fait savoir que celui-ci était toujours d'avis que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ils ont depuis lors demandé au Fonds de 1992 de soumettre sa demande à une procédure d'arbitrage obligatoire comme prévu dans la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992.

3.5 Selon le demandeur, la question de savoir si le *Slops* relève ou non de la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992 est liée à l'interprétation du libellé de la définition. En ce qui concerne les conclusions du Groupe de travail intersessions, le demandeur estime que la

question de savoir si les unités flottantes de stockage entrent ou non dans le champ d'application des Conventions de 1992 n'a jamais été étudiée au moment de l'élaboration des Conventions. À son avis, les délibérations du deuxième Groupe de travail intersessions constituent une tentative ultérieure pour définir l'objet des Conventions. Il a également fait observer que l'Assemblée avait reconnu que la décision finale concernant l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur offshore incombait aux tribunaux nationaux. Le demandeur a été d'avis que le litige pourrait être réglé à moindres frais et plus rapidement par voie d'arbitrage.

Considérations de l'Administrateur

3.6 Il y a lieu de rappeler que la question de savoir si l'on pouvait recourir à d'autres procédures pour le règlement des différends dans le cadre du système international d'indemnisation établi par les Conventions de 1992 a été étudiée par le premier Groupe de travail intersessions et que son rapport (document 92FUND/A.2/18) a été étudié par l'Assemblée à sa deuxième session. Il convient également de rappeler qu'une des options retenues était celle de l'arbitrage. Au cours des débats qui ont eu lieu à l'Assemblée, il a été reconnu que le Fonds de 1992 n'aurait guère de possibilités de soumettre des demandes à l'arbitrage étant donné qu'une demande n'était recevable que si elle relevait des définitions des expressions 'dommages dus à la pollution' et 'mesures de sauvegarde' données dans les Conventions de 1992, telles qu'interprétées par les organes directeurs des FIPOL (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 20.10).

3.7 De l'avis de l'Administrateur, il pourrait convenir de soumettre une demande à un arbitrage, par exemple si le litige porte sur le montant de la demande d'indemnisation. En l'espèce, les organes directeurs du Fonds de 1992, composés de représentants de gouvernements d'États Membres du Fonds, ont pris des décisions concernant l'interprétation d'une définition dans les Conventions de 1992, à savoir la définition du terme 'navire'. L'Administrateur est donc d'avis qu'il ne conviendrait pas de soumettre à un arbitrage la question de savoir si l'interprétation donnée par les organes directeurs de la définition est bonne. L'Administrateur estime que si le demandeur n'accepte pas la position du Comité exécutif sur ce point, il devrait suivre la procédure de règlement des différends prévue dans les Conventions de 1992, c'est-à-dire entamer des poursuites judiciaires contre le propriétaire et le Fonds de 1992 auprès du tribunal national compétent.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note de l'information figurant dans le présent document;

b) déterminer si le Fonds de 1992 doit accepter de soumettre la demande en cause à un arbitrage obligatoire.