



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
17ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.17/6  
14 juin 2002  
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 qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce). À sa session de juin 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. Un demandeur qui n'a pas réussi à se faire indemniser par le propriétaire du *Slops* a soutenu que le navire relevait 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. Le Comité exécutif a rejeté cette demande à sa session de janvier 2001.

Deux entrepreneurs qui ont mené à bien les opérations de nettoyage ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992, soutenant qu'étant donné que le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes d'indemnisation et qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables à son encontre, ils étaient en droit d'être indemnisés par le Fonds.

**Mesures à prendre:**

Donner à l'Administrateur les instructions que le Comité exécutif jugera utiles concernant les actions en justice contre le Fonds de 1992.

### 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 5 000 m<sup>3</sup> de déchets mazoutés, dont 1 000 à 2 000 m<sup>3</sup> 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 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, dont la côte septentrionale de l'île d'Egina, à 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 de 1992 portant création du Fonds**

- 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 ont été vendus, après traitement, comme du fuel-oil de basse qualité.
- 2.2 À sa 8ème session, tenue en juin 2000, 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 de 1992 portant création du Fonds.
- 2.3 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 de 1992 portant création du Fonds.

- 2.4 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 4ème session, 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 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).

- 2.5 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 pas être considéré comme un 'navire' aux fins 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 de responsabilité conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 2.6 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 de 1992 portant création du Fonds, et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8).

### **3 Examen, par le Comité exécutif, d'une demande présentée par une entreprise grecque de nettoyage**

- 3.1 En octobre 2000, les avocats londoniens représentant 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 L'Administrateur a informé le demandeur qu'il n'était pas disposé à soumettre sa demande au Comité exécutif pour complément d'examen.
- 3.3 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, telle que prévue dans la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992.
- 3.4 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 était liée à l'interprétation du libellé de la définition. En ce qui concerne les conclusions du Groupe de travail intersessions, le demandeur a estimé 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 constituaient 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.
- 3.5 Le Comité a fait sien le point de vue de l'Administrateur selon lequel il ne serait pas opportun de soumettre à l'arbitrage la question de savoir si l'interprétation que les organes directeurs avaient donnée de la définition était la bonne (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.3.13).
- 3.6 Le Comité a estimé que si le demandeur refusait la position du Comité exécutif sur ce point, il devrait suivre la procédure de règlement des différends prévue par les Conventions de 1992,

c'est-à-dire engager des poursuites contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 auprès du tribunal national compétent.

#### **4 Actions en justice**

- 4.1 En octobre 2001, deux entrepreneurs grecs ont engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* concernant une demande d'indemnisation de US\$1 677 432 (£1 143 500) et de US\$858 987 (£585 500) (plus les intérêts), au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, respectivement. Les demandeurs ont signifié l'assignation au Fonds de 1992 en janvier 2002.
- 4.2 Ces entrepreneurs ont allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder à ces opérations et de prendre des mesures de sauvegarde pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures. Ils ont déclaré en outre qu'ils avaient quotidiennement informé le Ministère grec de la marine marchande des opérations menées à bien durant trente-sept jours. Ils ont précisé qu'un expert engagé par le Fonds de 1992 surveillait lesdites opérations. Ils ont ajouté qu'ils avaient demandé au propriétaire du *Slops* de s'acquitter des frais susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande.
- 4.3 Les entrepreneurs n'ont pas invoqué la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans le cadre de leur action en justice. Celle-ci est, semble-t-il, fondée sur le fait que le propriétaire du *Slops* n'avait pas rempli ses obligations contractuelles de payer les frais de nettoyage.
- 4.4 La notification au Fonds de 1992 des actions en justice à l'encontre du propriétaire du navire est régie par l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds:

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, si une action en réparation de dommage par pollution a été intentée devant un tribunal compétent d'un État contractant contre un propriétaire ou son garant, aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité, la loi nationale de l'État en question doit permettre à toute partie à la procédure de notifier cette action au Fonds. Si une telle notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'État où se trouve un tribunal saisi en laissant au Fonds un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'État où il a été prononcé est opposable au Fonds, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

- 4.5 La notification au Fonds de 1992 d'une action contre le propriétaire immatriculé en vertu de l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds n'est possible que si ladite action est fondée sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Or, cela n'était pas le cas de l'action en question. De plus, les dispositions du Code de procédure civile grec sur la notification des actions en justice n'avaient pas été respectées. L'Administrateur a donc décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas intervenir dans cette procédure. L'action sera entendue par le tribunal le 8 octobre 2002.
- 4.6 En février 2002, les entrepreneurs ont entamé une action en justice contre le Fonds de 1992 devant le tribunal de première instance du Pirée, demandant réparation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, à hauteur des mêmes montants que dans le cadre de leur action contre le propriétaire du navire, soit US\$1 677 432 (£1 143 500) et US\$858 987 (£585 500) (plus les intérêts), respectivement. Le Fonds de 1992 n'a été informé de ces actions qu'en juin 1992.
- 4.7 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 navire-citerne), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que pétrolier 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 en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

- 4.8 Les entrepreneurs ont déclaré que le propriétaire immatriculé ne possédait aucun avoir hormis le *Slops*, qui avait été détruit par un incendie et n'avait donc aucune valeur même comme ferraille, et qu'il n'avait pas non plus l'assurance requise en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ils ont affirmé qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du navire, à savoir qu'ils avaient entamé une action en justice à son encontre, fait une enquête sur sa situation financière et demandé au tribunal de saisir ses avoirs et de le déclarer en faillite. Les entrepreneurs ont soutenu que puisque le propriétaire n'était pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés au titre des dépenses qu'ils avaient engagées, comme cela est spécifié au paragraphe 4.6 ci-dessus.
- 4.9 L'Administrateur a engagé des avocats grecs chargés de représenter le Fonds de 1992 dans le cadre des procédures judiciaires.
- 4.10 Lors d'une audience tenue le 11 juin 2002, le tribunal a décidé de repousser au 8 octobre 2002 l'examen de l'affaire.
- 4.11 L'Administrateur estime que les arguments des entrepreneurs ne comportent pas d'informations susceptibles de modifier la position du Comité exécutif dont il est question au paragraphe 2.6, selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Sous réserve d'instructions que le Comité exécutif pourrait lui donner, l'Administrateur a donc l'intention de faire opposition à cette action en justice en conséquence.

## **5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document; et
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant les actions en justice.
-