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

COMITÉ EXÉCUTIF
20ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.20/6
9 janvier 2003
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, 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. 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 chargé 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'. L'Administrateur estime que le Fonds de 1992 devrait faire appel de ce jugement.

Mesures à prendre: Décider si le Fonds de 1992 devrait faire appel de ce jugement.

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^3 de déchets mazoutés, dont 1 000 à 2 000 m^3 auraient été des hydrocarbures. Une quantité considérable

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

1.2 Il semblerait que le *Slops* n'ait été 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 juillet 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 Le Comité exécutif a rappelé que, à sa quatrième 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 exécutif a noté que cette décision se fondait sur les conclusions du deuxième Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question.

2.4 Le Comité exécutif 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 off-shore, l'Administrateur estimait qu'il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur off-shore 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 <u>en tant que cargaison ou dans les soutes</u> (document 92FUND/A.4/21, paragraphe 8.4.2).

2.5 Certaines délégations ont estimé que puisque le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne saurait être considéré comme étant 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.

2.6 Le Comité exécutif a décidé que, pour les raisons exposées au paragraphe 2.5, 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 4.3.8).

3 Actions en justice

3.1 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 €1 536 528 (£1 001 000) et €786 329 (£512 400) (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.

3.2 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 rembourser les coûts susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande.

3.3 Les entrepreneurs n'ont pas invoqué la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans le cadre de leur action en justice. Cette dernière 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.

3.4 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. Cette notification 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.

3.5 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 ceux dont il est question au paragraphe 4.1 ci-dessus. Le Fonds de 1992 a été informé de ces actions en juin 2002.

3.6 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 civile.

3.7 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. 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 manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés au titre des dépenses qu'ils avaient engagées.

3.8 L'Administrateur a engagé des avocats grecs chargés de représenter le Fonds de 1992 dans le cadre des procédures judiciaires.

3.9 À sa 17ème session, tenue en juillet 2002, le Comité exécutif a fait sien l'avis de l'Administrateur selon lequel les entrepreneurs n'avaient pas fourni dans leurs argumentations d'information susceptible de modifier la position du Comité exécutif selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Comité a chargé l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice en conséquence (document 92FUND/EXC.17/10, paragraphe 3.5.10).

3.10 L'Administrateur a donné aux avocats grecs engagés par le Fonds de 1992 les instructions conformes à la décision du Comité exécutif.

3.11 Les deux ensembles d'actions ont été entendues lors d'une audience du tribunal tenue le 8 octobre 2002. Celui-ci a rendu son jugement le 13 décembre 2002.

3.12 Concernant les actions contre le propriétaire immatriculé du *Slops*, lequel 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.

3.13 Pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, le tribunal 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, bien qu'elle puisse être immobile ou que l'hélice ait pu être provisoirement enlevée et le moteur plombé.

3.14 Le tribunal a soutenu que le Fonds devrait verser aux entreprises €1 536 528 (£1 001 000) et €786 832 (£518 400), 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 dépens, de €93 000 (£60 000).

3.15 L'Administrateur n'est pas convaincu par les motifs avancés par le tribunal d'instance. Dans sa décision, le Comité exécutif a exposé les raisons pour lesquelles le *Slops* ne relève pas de la définition du terme 'navire'. Étant donné que ce point soulève une importante question d'interprétation de l'une des définitions de base des Conventions de 1992, l'Administrateur est d'avis que le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement du tribunal.

3.16 Cet appel devrait être présenté dans un délai de 60 jours à compter de la date où le jugement a été notifié au Fonds ou en tout état de cause dans un délai de trois ans à compter de la date du jugement. Celui-ci n'a pas encore été notifié.

4 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) décider si le Fonds de 1992 devrait ou non faire appel du jugement du tribunal.