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

COMITÉ EXÉCUTIF
8ème session
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.8/5
30 juin 2000
Original: ANGLAIS

DIVERS

SINISTRE DU SLOPS

Note de l'Administrateur

Résumé:	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*. Celui-ci avait à bord quelque 5 000 m³ d'eaux usées mazoutées, dont environ 1 000 – 2 000 m³ seraient des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée, mais on en ignore le volume exact. Plusieurs années avant cet incident, l'hélice du *Slops* avait été enlevée et son moteur mis hors service et plombé à titre définitif. Le *Slops* était au mouillage en permanence au même endroit et servait uniquement au stockage et au traitement de slops.
Mesures à prendre:	Examiner la question de savoir si le *Slops* relève ou non 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.

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 eclaté à bord du *Slops* (10 815 tjb), installation de réception des déchets mazoutés immatriculée en Grèce et à bord de laquelle se trouvaient 5000 m^3 de déchets mazoutés, dont 1 000 a 2 000 m^3 seraient des hydrocarbures. Un homme a bord est mort; deux autres ont été blessés. Deux navires qui se trouvaient près du *Slops* ont pris feu après avoir été touchés par des débris en feu. 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 À la demande du Fonds de 1992, deux représentants de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) se sont rendus au Pirée pour suivre les opérations de nettoyage. Le Fonds a également nommé un expert local pour aider l'ITOPF et suivre l'intervention.

1.4 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, quelques onze 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 héllenique 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'avocat grec du Fonds a demandé à l'autorité portuaire locale de lui délivrer un certificat attestant que le *Slops* était resté en permanence au mouillage. Nous croyons comprendre que les résidus d'hydrocarbures récupérés sont vendus, après traitement, comme du fuel-oil de basse qualité.

2.2 La question se pose de savoir si l'engin relève ou non 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 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 a 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 a moins 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.

2.5 Il semblerait que du fait que le *Slops* n'ait plus d'hélice et que son moteur ait été mis hors service, il ne puisse être considéré comme un engin de mer. En outre, étant donné que le *Slops* était en permanence au mouillage, et n'était ni transporté ni remorqué dans le cadre de son exploitation, il convient de le considérer comme étant une unité flottante de stockage.

2.6 À sa quatrième 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 il était normalement exploité (document 92FUND/A.4/32, paragraphe 24.3). Cette décision se fondait sur les conclusions du deuxième Groupe de travail inter-sessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. 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 estime qu'il n'existe 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 du la navigation maritime. Il convient également de noter que le Groupe de travail a 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/21, paragraphe 8.4.2). Or, il semblerait que le *Slops* ne remplissait pas ce critère. L'Administrateur estime donc que le *Slops* ne devrait pas être considéré comme 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'appliquent donc pas à ce sinistre.

3 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 *Slops* relève ou non de la définition du terme 'navire' énoncé dans les Conventions de 1992; et

c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugerait utiles en ce qui concerne ce sinistre.