



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

ASSEMBLÉE  
11ème session  
Point 32 de l'ordre du jour

92FUND/A.11/30  
10 août 2006  
Original: ANGLAIS

## APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1992 AUX OPERATIONS DE TRANSFERT DE NAVIRE A NAVIRE

### Note de l'Administrateur

#### **Résumé**

À sa session d'octobre 2005, l'Assemblée a examiné la question de savoir si les navires en permanence au mouillage qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire relèvent de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, telle qu'interprétée par l'Assemblée du Fonds de 1992, et de savoir si les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus à bord de ces navires doivent être considérés comme reçus au sens de l'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds et être donc pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement. L'Assemblée a chargé l'Administrateur de procéder à une étude approfondie des questions en cause et de faire rapport à l'Assemblée.

L'Administrateur a procédé à une étude approfondie des questions en cause et ses conclusions sont énoncées dans le présent document.

#### **Mesures à prendre:**

- a) décider si les unités flottantes de stockage qui sont au mouillage de façon permanente ou semi-permanente et sont utilisées pour des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire relèvent 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;
- b) décider si tous les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus sur de tels navires lorsqu'ils sont exploités sur le territoire, y compris dans les eaux territoriales, d'un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, devraient être considérés comme ayant été reçus au sens de l'article 10.1a) de cette convention et, en conséquence, être pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement;
- c) si les hydrocarbures reçus dans les circonstances indiquées au paragraphe b) ci-dessus devaient être considérés comme ayant été reçus au sens de l'article 10.1a), décider s'il convient de réviser les termes relatifs aux citernes flottantes employés dans les notes explicatives qui accompagnent le formulaire du Fonds de 1992 prévu pour notifier la réception des hydrocarbures donnant lieu à contribution.

## 1 Introduction

- 1.1 À sa session d'octobre 2005, l'Assemblée a examiné la question de savoir si certaines unités flottantes de stockage (FSU) qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire relevaient de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, et si les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus sur de tels bâtiments devraient être considérés comme ayant été reçus au sens de l'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds (document 92FUND/A.10/36).
- 1.2 Cette question s'est posée lorsque le Gouvernement malaisien a attiré l'attention du Fonds de 1992 sur des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire qui s'effectuaient dans les eaux territoriales malaisiennes pour lesquelles un de ces navires restait en permanence au mouillage. Dans un cas particulier relevé par le Gouvernement malaisien, le navire en cause, un navire-citerne immatriculé, doté d'un équipage complet et assuré contre les risques de pollution mais qui n'était pas autorisé à naviguer, car en application des dispositions de l'accord MARPOL les navires-citernes à simple coque étaient progressivement éliminés, a reçu des cargaisons d'hydrocarbures provenant de navires océaniques qui ont par la suite été transférées vers d'autres navires océaniques et navires de soutage. Environ 25 % des hydrocarbures reçus par ce bâtiment ont été mélangés pour produire différentes catégories de fuel-oil destiné à être transbordé.
- 1.3 Après avoir étudié tous les aspects concrets de ces opérations, l'Administrateur a estimé que ce type de navire relevait de la définition du terme 'navire' donné dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 1.4 L'Administrateur a également estimé que les navires se livrant à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire semblables à celles effectuées dans les eaux malaisiennes étaient davantage exploités comme des terminaux pétroliers ou des citernes flottantes que comme des navires classiques effectuant des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire. C'est pourquoi il a estimé que tous les hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçus par le biais de telles opérations effectuées par des navires restés en permanence au mouillage sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, qu'ils aient été ou non mélangés, devraient être considérés comme ayant été reçus sur le navire au sens de l'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds et, par conséquent, être pris en compte pour le prélèvement des contributions.
- 1.5 L'Assemblée n'a pas réussi à se prononcer sur l'application des Conventions de 1992 aux opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire à l'examen, mais a chargé l'Administrateur de procéder à une étude approfondie des questions en cause et de faire rapport à l'Assemblée à sa prochaine session (document 92FUND/A.10/37, paragraphe 37.3.7).
- 1.6 Après avoir fait procéder à l'échelle mondiale à une enquête préliminaire sur les navires en permanence au mouillage qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire, l'Administrateur a engagé un expert indépendant spécialiste de la marine et du secteur énergétique pour procéder à une étude plus détaillée répondant au cadre de référence suivant:
- Trouver les emplacements dans le monde où l'on procède à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire dans le cadre desquelles un des navires en cause est en permanence au mouillage et reçoit de navires-citernes des hydrocarbures qui sont par la suite transférés à bord de navires-citernes, lesquels les acheminent à destination.
  - Déterminer qui sont les propriétaires et les exploitants de ces navires.
  - Déterminer le type d'opérations qui se déroulent à bord des navires réceptionnaires identifiés, par exemple le mélange ou le traitement des hydrocarbures reçus avant qu'ils ne soient transbordés et acheminés à destination, en précisant notamment le type et les quantités annuelles d'hydrocarbures qui sont transférés au cours de ces opérations.

- Établir si ces navires se conforment aux conventions internationales (par exemple MARPOL ou SOLAS) et quelle est leur situation en ce qui concerne leur certification et leur classification. S'agissant des navires opérant dans les eaux territoriales, indiquer les éventuelles restrictions imposées par les pouvoirs publics locaux aux opérations qu'ils mènent.
- Indiquer le type d'assurance-responsabilité pour les dommages par pollution contractée par ces navires.

## **2 Conclusions de l'étude**

- 2.1 L'enquête détaillée entreprise à l'échelle mondiale a permis de dégager les deux types d'opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire décrites ci-dessous.

### *Catégorie 1*

- 2.2 Le fuel-oil est acheminé de points d'origine à l'intérieur des terres par de petits navires-citernes jusqu'à un emplacement en mer où un navire reste en permanence au mouillage et reçoit ces cargaisons aux fins de stockage et de groupage. Le navire au mouillage transborde ensuite la cargaison de groupage dans d'autres navires-citernes qui acheminent le pétrole brut jusqu'à sa destination finale.

### *Catégorie 2*

- 2.3 Le pétrole brut est reçu sous forme de cargaison, le navire réceptionnaire servant soit temporairement soit en permanence à stocker ou à mélanger les cargaisons reçues avant de transborder une partie de la cargaison stockée ou mélangée dans d'autres navires qui l'achemineront jusqu'à des terminaux basés à terre ou les livreront à d'autres navires en faisant fonction de citernes de soute. Il a été observé que ce type d'opération est très courant dans le secteur du ravitaillement.

### *Analyse*

- 2.4 Au cours de l'étude on a constaté que certaines opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire avaient un caractère temporaire pour différentes raisons, notamment:
- Du fait de la présence de glace, par exemple dans la mer Baltique, ces opérations sont menées de mai à octobre.
  - Certains navires font office d'unités flottantes de stockage pendant un certain nombre de semaines ou de mois avant de repartir avec une pleine cargaison qu'ils acheminent vers un autre port avant de reprendre une activité normale de navires-citernes.
  - Parfois les navires font office d'unités flottantes de stockage pour empêcher tout retard dans les exportations de pétrole brut avant la construction d'un terminal à terre.
  - Parfois les navires font office d'unités flottantes de stockage avant la construction d'un terminal à terre et d'une installation de stockage et de mélange.
- 2.5 L'étude a permis d'identifier 24 opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire faisant intervenir des navires au mouillage de manière permanente ou semi-permanente qui font office d'unités flottantes de stockage. Vingt de ces opérations se sont déroulées dans les eaux territoriales d'États Membres du Fonds de 1992 comme indiqué au paragraphe 2.7. Cette liste d'opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire n'est pas exhaustive et il est possible que des opérations semblables se soient déroulées à d'autres endroits. On trouvera résumées dans le tableau ci-dessous les informations que l'étude a permis d'obtenir sur ces opérations, notamment les emplacements, la taille des navires et le volume estimatif d'hydrocarbures ainsi transbordés.

- 2.6 Les navires identifiés avaient un port en lourd combiné de 3,3 millions de tonnes et le volume total annuel estimatif des hydrocarbures qu'ils avaient acheminés étaient de près de 30 millions de tonnes d'hydrocarbures (pétrole brut et fuel-oil lourd). Ce volume correspond à environ 2 % de la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États Membres du Fonds de 1992 en 2004. La moyenne d'âge des navires était de 25 ans, la fourchette allant de 11 à 41.
- 2.7 Sur les 20 navires opérant dans les eaux territoriales des États Membres du Fonds de 1992, 16 étaient assurés contre les risques de pollution par un club P & I appartenant à l'International Group of P&I Clubs. Toutefois, il a été impossible de déterminer l'étendue de la garantie d'assurance ou de savoir si ces navires détenaient des certificats en règle délivrés par l'État du pavillon en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Emplacement	Port en lourd	Âge	Volume estimatif transbordé (tonnes par an)
Baie de Kola/Fédération de Russie	360 700	21	2,1 millions
Kerch/Fédération de Russie	149 834	21	1,8 million
Kerch/Fédération de Russie	155 811	25	1,5 million
Port Kavkaz/Fédération de Russie	92 802	11	2 millions
Eaux malaisiennes	266 590	29	2 millions
Eaux malaisiennes	135 500	30	2,5 millions
Eaux malaisiennes	180 377	24	2,2 millions
Eaux malaisiennes	273 567	30	2,5 millions
Eaux malaisiennes	254 344	20	2,5 millions
Eaux malaisiennes	150 762	29	1,5 million
Eaux malaisiennes	322 912	23	2,5 millions
Baie de Gibraltar	107 544	20	1,34 million
Perama/Grèce	34 000	25	0,25 million
Ambarli/Turquie	20 977	41	0,2 million
Fujairah/Émirats arabes unis	23 397	31	1,5 million
Fujairah/Émirats arabes unis	140 803	32	1,2 million
Lagos/Nigeria	136 100	31	1,0 million
Stanley/Îles malouines <sup>&lt;1&gt;</sup>	15 000	25	0,2 million
Au large de Mumbai/Inde	94 706	21	Inconnu
Côte orientale de l'Inde	280 654	13	Inconnu
	<b>3 310 674</b>		

- 2.8 Certains des navires détenaient une licence commerciale complète tandis que d'autres opéraient dans des conditions spéciales ou se voyaient assujettis à des restrictions par les pouvoirs publics.
- 2.9 Il est ressorti d'un examen des dossiers de classification disponibles que certains de ces navires étaient classés comme unités flottantes de stockage tandis que d'autres étaient classés comme navires-citernes destinés au transport de pétrole brut et de produits pétroliers. Certains étaient dotés d'un équipage complet y compris les officiers et étaient en mesure de se déplacer de manière autonome alors que d'autres n'avaient pas un équipage complet et n'avaient aucun moyen d'autopropulsion.

### **3 Le navire 'mère' relève-t-il ou non de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992?**

<sup><1></sup> Un différend oppose les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la souveraineté sur les îles Falkland (îles Malvinas).

*Examen précédent par le Fonds de 1992 de la question des Unités Flottantes de stockage (FSU)*

- 3.1 En octobre 1998, l'Assemblée du Fonds de 1992 a constitué un Groupe de travail intersessions pour examiner, entre autres, si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux engins exploités au large, à savoir les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) et, dans l'affirmative, dans quelle mesure elles s'appliquaient auxdits engins.
- 3.2 L'article premier, alinéa 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile donne au terme 'navire' la définition suivante:
- '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 a été intégrée à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.3 Le Groupe de travail a abouti aux conclusions ci-après (document 92FUND/A.4/21, paragraphe 8.5):
- i) Un engin offshore devrait être considéré comme étant un 'navire' aux termes des Conventions de 1992 uniquement lorsqu'il transporte des hydrocarbures 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 est normalement exploité.
  - ii) Un engin offshore ne relève pas du champ d'application des Conventions de 1992 lorsqu'il quitte un gisement pétrolier en mer pour des raisons liées à l'exploitation ou pour cause d'intempéries.
- 3.4 À sa session d'octobre 1999, l'Assemblée a décidé de faire siennes les conclusions du Groupe de travail relatives à l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins exploités au large comme indiqué au paragraphe 3.3 ci-dessus. Elle a souligné qu'en tout état de cause, la question de savoir si, dans un cas précis, les Conventions de 1992 s'appliquaient ou non serait tranchée en fonction des circonstances de l'espèce. Il a été noté que la question pourrait être examinée à nouveau si de nouvelles informations se faisaient jour (document 92FUND/A.4/32, paragraphe 24.10).<sup><2></sup>

<2>

Conformément à cette politique, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé à sa session de juillet 2000 que le *Slops*, une installation de réception de déchets mazoutés, bien qu'initialement conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne devait pas être considéré comme un 'navire' au sens des Conventions de 1992. Toutefois, en juillet 2006, la Cour suprême grecque a décidé que le *Slops* devait être considéré comme un 'navire' en vertu de ces conventions (voir document 92FUND/EXC.34/7).

*Examen de la question par l'Administrateur*

- 3.5 Dans le document soumis à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée, l'Administrateur, sur la base des informations disponibles à l'époque, a estimé que les navires en permanence au mouillage qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire et qui sont immatriculés en tant que navire-citerne, sont dotés d'un équipage complet et sont assurés contre les risques de pollution relevant de la définition du terme 'navire' aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (document 92FUND/A.10/36 paragraphe 2.19).
- 3.6 À la lumière des conclusions de l'étude, il est devenu évident que certains navires se livrant à ce type d'opérations de manière permanente ou semi-permanente sont en mesure d'opérer et opèrent effectivement en certaines occasions en tant que navires-citernes commerciaux normaux. Toutefois, selon l'Administrateur, lorsque des navires de ce type effectuent des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire alors qu'ils sont au mouillage, ils fonctionnent pratiquement de la même manière que les engins exploités au large, à savoir les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO). Conformément à la politique adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 1999, l'Administrateur conclut donc que les navires qui sont au mouillage d'une façon permanente ou semi-permanente et se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire doivent être considérés comme des 'navires' au sens des Conventions de 1992 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 ne se trouvant pas à l'endroit où ils sont normalement exploités.

#### **4 Transferts de navire à navire et hydrocarbures donnant lieu à contribution**

*Examens antérieurs de la question par l'Assemblée du Fonds de 1971*

- 4.1 L'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds dispose que les contributions annuelles au Fonds sont versées, en ce qui concerne chacun des États contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile concernée, a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations situées sur le territoire de cet État.
- 4.2 Ainsi qu'en rendent compte les actes officiels de la Conférence de 1971 sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui a adopté la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Rapporteur, pour expliquer le principe général du système de contributions énoncé à l'article 10, a entre autres indiqué que des contributions devaient être versées chaque fois qu'il y avait un mouvement comme, par exemple, lorsqu'il y avait successivement livraison de pétrole brut puis de fuel-oil provenant de ce pétrole brut (CONF.2/C/SR.13, page 415).
- 4.3 À sa première session extraordinaire en octobre 1980, l'Assemblée du Fonds de 1971 a examiné les conditions dans lesquelles les hydrocarbures donnant lieu à contribution devraient être considérés comme ayant été 'reçus'. L'Assemblée a examiné le rapport du Groupe de travail intersessions qui s'était réuni en juin 1980 pour étudier, entre autres, cette question. Elle a approuvé l'interprétation donnée ci-après du terme 'reçus' (document FUND/A/ES.1/13, paragraphe 10).
- a) Le déchargement d'hydrocarbures dans une citerne flottante se trouvant dans les eaux territoriales d'un État Membre (y compris ses ports) constitue une réception d'hydrocarbures, que la citerne soit ou non reliée à des installations à terre par un oléoduc. Seuls les navires 'morts', c'est-à-dire les navires qui ne sont pas prêts à appareiller, sont considérés à cet égard comme des citernes flottantes.

- b) Le trafic à l'intérieur d'une même zone portuaire ne doit pas être considéré comme transport maritime.
- c) Le transfert de navire à navire ne doit pas être considéré comme opération de réception, quel que soit l'endroit où il s'effectue (que ce soit à l'intérieur d'une zone portuaire ou à l'extérieur du port, mais dans les limites des eaux territoriales) et de quelque manière qu'il s'effectue, soit en utilisant uniquement le matériel se trouvant à bord, soit au moyen d'un oléoduc à terre. Ces dispositifs visent aussi bien un transfert entre deux navires océaniques qu'un transfert entre un navire océanique et un navire destiné à la navigation intérieure, que cette opération soit effectuée à l'intérieur ou à l'extérieur d'une zone portuaire. Lorsque les hydrocarbures qui ont été transférés de cette manière d'un navire océanique à un autre navire ont été transportés par ce dernier jusqu'à une installation à terre située sur le territoire du même État Membre, ou d'un autre État Membre, la réception dans cette installation doit être considérée comme une réception d'hydrocarbures transportés par mer. Toutefois, dans le cas où les hydrocarbures sont stockés dans une citerne avant d'être chargés à bord de l'autre navire, ils doivent être déclarés comme étant des hydrocarbures reçus dans cette citerne sur le territoire de l'État Membre.
- 4.4 On retrouve l'interprétation rappelée ci-dessus dans les notes explicatives qui accompagnent le formulaire prévu par le Fonds de 1992 pour notifier la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (qui constitue une annexe au Règlement intérieur), dont la version actuelle a été approuvée par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session extraordinaire de mars 2005 (document 92FUND/A/ES.9/28, paragraphe 16.2).

*Examen de la question par l'Administrateur*

- 4.5 L'Administrateur croit savoir que, s'agissant des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire faisant intervenir des navires au mouillage de façon permanente ou semi-permanente, les hydrocarbures reçus par ces navires sont ensuite transbordés dans d'autres navires-citernes, parfois après modification au moyen d'un mélange effectué à bord. L'Administrateur relève que ce type d'opération est parfois effectué pour pouvoir rapidement entrer sur le marché des importations/exportations de pétrole brut et d'hydrocarbures de soute sans attendre la construction de terminaux à terre. De l'avis de l'Administrateur, ce type d'opérations est pratiquement identique aux opérations de terminaux à terre pour ce qui est des activités réalisées et des risques de pollution qui y sont associés. Il estime également que dans la mesure où les hydrocarbures reçus par les terminaux à terre dans des États Membres du Fonds de 1992 après un transport en mer sont considérés comme reçus au sens de l'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les hydrocarbures reçus par des navires au mouillage de façon permanente ou semi-permanente dans des États Membres du Fonds de 1992 après un transport en mer doivent également être considérés comme reçus au sens de cet article.
- 4.6 L'Administrateur considère donc que tout le pétrole brut et le fuel-oil lourd (c'est-à-dire les hydrocarbures donnant lieu à contribution) reçu dans le cadre d'opérations de transfert de navire à navire par des navires au mouillage de façon permanente ou semi-permanente sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds doit être considéré comme reçu au sens de l'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds et doit donc être pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement.
- 4.7 L'Administrateur note toutefois que l'interprétation donnée au paragraphe 4.6 est incompatible avec l'interprétation actuelle du concept d'hydrocarbures 'reçus' donnée à l'alinéa a) du paragraphe 4.3 ci-dessus, selon laquelle les navires sont considérés à cet égard comme des citernes flottantes seulement si ce sont des navires 'morts', c'est-à-dire des navires qui ne sont pas prêts à appareiller. Si l'Assemblée devait souscrire à l'une ou l'autre des interprétations données par l'Administrateur, il serait donc nécessaire de modifier la formulation relative aux citernes flottantes dans les notes explicatives qui accompagnent le formulaire prévu par le Fonds de 1992 pour notifier la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution. L'Administrateur soumet

ci-après à l'examen de l'Assemblée un texte révisé pour l'alinéa a) du paragraphe 4.3 ci-dessus (les modifications apparaissent en gras):

Le déchargement d'hydrocarbures dans une citerne flottante se trouvant dans les eaux territoriales d'un État Membre (y compris ses ports) constitue une réception d'hydrocarbures, que la citerne soit ou non reliée à des installations à terre par un oléoduc. ~~Seuls~~ Les navires "morts", c'est-à-dire les navires qui ne sont pas prêts à appareiller, **ou les navires au mouillage de façon permanente ou semi-permanente**, sont considérés à cet égard comme des citernes flottantes.

- 4.8 Si l'Assemblée approuve le texte révisé ci-dessus, il faudrait qu'il soit introduit dans les notes explicatives accompagnant le formulaire prévu par le Fonds de 1992 pour notifier la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

## **5 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre**

L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;
  - b) décider si les unités flottantes de stockage qui sont au mouillage de façon permanente ou semi-permanente et sont utilisées pour des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire relèvent 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;
  - c) décider si tous les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus sur de tels navires lorsqu'ils sont exploités sur le territoire, y compris dans les eaux territoriales, d'un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, devraient être considérés comme ayant été reçus au sens de l'article 10.1a) de cette convention et, en conséquence, être pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement;
  - d) si les hydrocarbures reçus dans les circonstances indiquées au paragraphe c) ci-dessus devaient être considérés comme ayant été reçus au sens de l'article 10.1a), décider s'il convient de réviser les termes relatifs aux citernes flottantes employés dans les notes explicatives qui accompagnent le formulaire du Fonds de 1992 prévu pour notifier la réception des hydrocarbures donnant lieu à contribution.
-