



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/APR16/4/1	
Original: ANGLAIS	24 mars 2016	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES20	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC66	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA12	●

LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES ÉTATS MEMBRES

Examen de la définition du terme 'navire'

Note du Secrétariat

Résumé:

À sa session d'octobre 2015, le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a décidé d'accepter les recommandations du septième Groupe de travail intersessions concernant la liste indicative des bâtiments qui relèvent clairement de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (la CLC de 1992) ou sortent clairement du champ d'application de cette définition, une liste qui constitue le premier élément de 'l'approche hybride' examinée par le Groupe de travail. Dans le cadre de la deuxième étape de 'l'approche hybride', le Conseil d'administration a également décidé d'adopter le concept de chaîne de transport maritime comme outil d'interprétation pour résoudre au cas par cas les situations ou 'zones d'ombre' où il était difficile de déterminer si un bâtiment relevait ou non de la définition du terme 'navire'.

Le Conseil d'administration a en outre décidé de charger le Secrétariat de produire un document d'orientation succinct qui rende compte des conclusions du Groupe de travail et qui serait présenté à l'examen de l'Assemblée du Fonds de 1992 lors de sa session d'avril 2016.

Ce projet de lignes directrices est joint à l'annexe I pour que l'Assemblée du Fonds de 1992 l'examine. L'annexe II donne des exemples du début et de la fin de la chaîne de transport maritime. Si l'Assemblée approuve le projet de libellé des deux annexes, ces lignes directrices seront publiées sous format électronique, selon le même modèle que les autres publications des FIPOL.

Mesures à prendre :

Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document; et
- b) décider s'il y a lieu d'approuver les Lignes directrices à l'intention des États Membres concernant l'examen de la définition du terme 'navire' qui figurent aux annexes I et II.

Assemblée du Fonds complémentaire

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Historique

- 1.1 Le septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 a tenu quatre réunions, en avril 2012, en avril 2013, en mai 2014 et en avril 2015. En outre, un groupe consultatif, créé par le Groupe de travail, a tenu une réunion en octobre 2013.
- 1.2 En octobre 2015, le Groupe de travail a présenté son rapport final au Conseil d'administration du Fonds de 1992 (documents [IOPC/OCT15/4/2](#) et IOPC/OCT15/4/2/WP.1). Un certain nombre de délégations ayant formulé des propositions concernant le libellé proposé dans le document IOPC/OCT15/4/2/WP.1, le Conseil d'administration a décidé de charger le Secrétariat de rédiger un document d'orientation succinct reprenant les conclusions du Groupe de travail.
- 1.3 Ce document d'orientation vise à apporter des éclaircissements aux gouvernements et à diverses entités du secteur maritime, notamment les États du pavillon, les propriétaires et les assureurs des navires, les exploitants d'engins utilisés au large et les tribunaux nationaux des États Membres, spécifiquement sur la question de savoir si un bâtiment relève clairement de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la CLC de 1992 ou s'il sort du champ d'application de cette définition. Ce document fournit également des renseignements sur la chaîne de transport maritime qui doit servir d'outil d'interprétation pour résoudre au cas par cas les situations ou 'zones d'ombre' où il est difficile de déterminer si un bâtiment relève ou non de la définition du terme 'navire'.
- 1.4 Le projet de lignes directrices est joint à l'annexe I pour que l'Assemblée du Fonds de 1992 l'examine. L'annexe II donne des exemples du début et de la fin de la chaîne de transport maritime.
- 1.5 Si l'Assemblée du Fonds de 1992 décide d'approuver le libellé du projet des lignes directrices, le Secrétariat publiera le document sous format électronique, selon le même modèle que les autres publications des FIPOL, que l'on peut trouver dans la section 'Publications' du site Web (www.fipol.org).

2 Mesures à prendre

Assemblée du Fonds de 1992

- 2.1 L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à:
 - a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document; et
 - b) décider s'il y a lieu d'approuver les Lignes directrices à l'intention des États Membres concernant l'examen de la définition du terme 'navire' qui figurent aux annexes I et II.

Assemblée du Fonds complémentaire

- 2.2 L'Assemblée du Fonds complémentaire est invitée à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

ANNEXE I

[Projet]

LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES ÉTATS MEMBRES

EXAMEN DE LA DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE'

PRÉFACE

Ces lignes directrices donnent une orientation générale concernant l'examen de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992).

Ce document peut aider à déterminer s'il y a lieu, en principe, de verser des indemnités à la suite d'un sinistre ayant provoqué un déversement d'hydrocarbures.

Ce document fait suite à la décision prise par les États Membres du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) à la session d'octobre 2015 du Conseil d'administration du Fonds (document [IOPC/OCT15/11/1](#), paragraphe 4.3.23) et ne doit pas être considéré comme donnant une interprétation faisant foi des conventions internationales pertinentes.

LA DÉFINITION DU TERME ‘NAVIRE’

1 Accord atteint sur la question de la définition du terme ‘navire’

- 1.1 En octobre 2015, le Conseil d’administration du Fonds de 1992 a décidé d’accepter les recommandations du septième Groupe de travail intersession concernant la liste indicative des bâtiments qui relèvent clairement de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la CLC de 1992 ou sortent clairement du champ d’application de cette définition.
- 1.2 Le Conseil d’administration a noté que le Groupe de travail avait souligné que cette liste n’était pas exhaustive et qu’elle était uniquement indicative des engins qui relevaient clairement de la définition du terme ‘navire’ et de ceux qui sortaient clairement de son champ d’application, et que d’autres engins présentant des caractéristiques similaires pouvaient relever ou non de cette définition selon les circonstances, lesquelles devaient être examinées au cas par cas.

2 ‘L’approche hybride’

- 2.1 En raison des difficultés que l’on peut rencontrer pour classer certaines catégories de bâtiments ou de scénarios comme relevant ou non de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la CLC de 1992, le Conseil d’administration du Fonds de 1992 a décidé d’adopter une ‘approche hybride’ selon laquelle les États Membres s’appuieraient sur des définitions arrêtées d’un commun accord dans tous les cas possibles, puis utiliseraient le concept de ‘chaîne de transport maritime’ comme instrument d’interprétation lorsqu’ils se trouveraient en présence de ‘zones d’ombre’ ou de situations où il serait difficile de déterminer si le bâtiment était ou non un ‘navire’.

3 Liste indicative des bâtiments qui relèvent clairement de la définition du terme ‘navire’

- 3.1 La liste des bâtiments qui relèvent clairement de la définition du terme ‘navire’ est la suivante:
- 1) Un bâtiment de mer ou engin marin construit ou adapté pour le transport d’hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, lorsqu’il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison;
 - 2) Un bâtiment de mer ou engin marin sur lest après un transport d’hydrocarbures, avec à son bord des résidus de ce transport;
 - 3) Un engin^{<1>} remorqué transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison (ou temporairement au mouillage pour des raisons en rapport avec la navigation ordinaire, un cas de force majeure ou une situation de détresse);
 - 4) Un navire capable de transporter des hydrocarbures et d’autres cargaisons (par exemple, un minéralier-vraquier-pétrolier) 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;
 - 5) Les engins offshore^{<2>} disposant à bord d’une propulsion autonome, d’un équipement de direction pour la navigation en mer et comptant à bord un équipage de marins, pouvant être employés soit comme unités de stockage, soit comme unités de transport des

<1> Il pourrait s’agir d’une barge ou d’un engin offshore.

<2> L’expression ‘engins offshore’ pourrait s’appliquer à une unité flottante de forage, de production, de stockage et de déchargement (FDPSO), à une unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO), à une unité flottante de stockage et de déchargement (FSO) ou à une unité flottante de stockage (FSU), que ces unités aient été spécifiquement construites ou bien converties ou adaptées de bâtiments de mer construits pour le transport d’hydrocarbures.

hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pour lesquelles il existe des éléments de transport des hydrocarbures et de voyage; et

- 6) Les engins construits ou adaptés à l'origine (ou pouvant être exploités) en tant que bâtiments pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction et comptant à bord un équipage de marins, et pour lesquels il existe des éléments de transport des hydrocarbures et de voyage.
- 3.2 Le propriétaire d'un bâtiment qui relève clairement de la définition du terme 'navire' et qui transporte plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu, en application de l'article VII.1 de la CLC de 1992, de souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution visée par ladite Convention.
 - 3.3 De même, un État contractant doit délivrer un certificat aux bâtiments relevant de la définition du terme 'navire' comme prévu à l'article VII.2 de la même Convention.

4 Exemples d'engins qui sortent clairement du champ d'application de la définition du terme 'navire'

- 4.1 La liste des bâtiments qui sortent clairement du champ d'application de la définition du terme 'navire' est la suivante:
 - 1) Les barges certifiées ou classées uniquement pour une utilisation sur les voies d'eau intérieures;
 - 2) Les bâtiments qui ne sont pas construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Ces catégories comprennent les bâtiments autres que les pétroliers:
 - a) Les porte-conteneurs;
 - b) Les navires de croisière;
 - c) Les remorqueurs;
 - d) Les dragueurs;
 - e) Les transporteurs de marchandises diverses;
 - f) Les bâtiments de support de plongée;
 - g) Les vraquiers;
 - h) Les bâtiments à passagers;
 - i) Les transporteurs de voitures;
 - j) Les bateaux de pêche; et
 - k) Les transbordeurs.
 - 3) Les bâtiments ou engins utilisés dans:
 - a) L'exploration, par exemple les plates-formes autoélévatrices ou les unités mobiles de production au large (plate-forme autoélévatrice transportant ou non du matériel de séparation des hydrocarbures, de gaz et de l'eau); ou
 - b) La production ou la transformation des hydrocarbures, par exemple les bâtiments de forage, les unités flottantes de forage, de production, de stockage et de déchargement (FDPSO) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris la séparation de l'eau et du gaz, et sa gestion;

- 4.2 Les bâtiments ou les engins qui ne relèvent pas de la définition du terme 'navire' ne sont pas tenus, en application de l'article VII.1 de la CLC de 1992, de souscrire une assurance ni une autre garantie financière pour couvrir la responsabilité pour dommage par pollution visée par ladite Convention.
- 4.3 De même, l'État contractant n'est pas tenu de délivrer un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la CLC de 1992 pour les types de bâtiments qui sortent clairement du champ d'application de la définition du terme 'navire'.

5 Chaîne de transport maritime

- 5.1 Lorsqu'une situation ne permet pas d'établir clairement si un bâtiment relève ou non de la définition du terme 'navire' d'après la liste ci-dessus, la situation sera réglée au moyen d'une décision prise au cas par cas par les organes directeurs du Fonds de 1992 qui utiliseront le concept de chaîne de transport maritime comme outil d'interprétation.
- 5.2 Le concept de chaîne de transport maritime vise à traduire la prise de conscience par la communauté maritime des risques de pollution générés par le transport maritime international d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.
- 5.3 La chaîne de transport maritime commence après le chargement des hydrocarbures et se termine lorsque ceux-ci sont finalement déchargés dans un port ou une installation terminale telle que définie à l'article 1.8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cette chaîne de transport maritime englobe des opérations maritimes ou de transport d'hydrocarbures. Les opérations maritimes englobent les opérations de transfert de navire à navire, les périodes d'attente, le stockage (à l'exclusion des opérations ne nécessitant pas de moyens de navigation)^{<3>} et l'ancrage, en attendant la livraison finale à un port, une installation terminale ou un consommateur/réceptionnaire final ^{<4>}.
- 5.4 On trouvera à l'annexe II des exemples de la chaîne de transport maritime.

* * *

<3> La chaîne de transport maritime se termine dans des installations de stockage sans moyens de navigation et une autre chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment à partir de ces installations de stockage.

<4> Il peut s'agir de fuel-oil livré par un navire qui le stocke pour le transférer sur un autre navire qui l'utilisera comme combustible pour ses moteurs. Dans ce cas, la chaîne de transport maritime se termine lorsque les hydrocarbures sont transférés à bord du navire qui les utilisera.

ANNEXE II

EXEMPLES DU DÉBUT ET DE LA FIN DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT MARITIME (À inclure comme annexe du texte final des Lignes directrices)

Exemple 1 – chargement d'hydrocarbures à partir d'une source à terre

- 1.1 Lorsque les hydrocarbures sont produits à terre, la chaîne de transport maritime commence au moment où les hydrocarbures sont chargés en tant que cargaison en vrac sur un bâtiment de mer ou un engin marin et prend fin à leur déchargement dans un port ou une installation terminale, sur le territoire d'un État Membre.
- 1.2 Si ces hydrocarbures sont ensuite chargés sur un autre bâtiment pour être transportés, soit à l'intérieur (cabotage) des eaux territoriales de l'État Membre ou de sa zone économique exclusive (ou son équivalent), soit à l'extérieur de ses eaux territoriales ou de sa zone économique exclusive (ou son équivalent), une nouvelle chaîne de transport maritime commence alors.

Exemple 2 – chargement d'hydrocarbures à partir d'une installation qui a reçu ses hydrocarbures d'une source offshore

- 1.3 Il est logique que, lorsque les hydrocarbures sont produits offshore, la chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment autre que celui qui les a reçus directement du puits sous-marin auquel il était relié.
- 1.4 D'une manière générale, ces scénarios mettent en jeu:

Un bâtiment de mer ou un engin marin qui charge des hydrocarbures à partir:

- i) D'un autre bâtiment de mer ou engin marin affecté à des opérations types de transfert de navire à navire (cet exemple ne peut figurer dans cette liste que si le bâtiment de mer/engin marin qui décharge les hydrocarbures les a reçus directement d'un puits);
 - ii) De FPSO;
 - iii) De FDPSO;
 - iv) De plates-formes autoélevatrices;
 - v) D'unités mobiles de production en mer; ou
 - vi) De FSO
- 1.5 En ce qui concerne les FSO, s'il s'agit d'une FSO ou d'un engin spécifiquement construit (voir les points 5) ou 6) du paragraphe 3.1 des lignes directrices), il s'agirait de savoir si la FSO ou l'engin en question transportait également des hydrocarbures en tant que cargaison pendant un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé hors du gisement pétrolier où elle/il opère habituellement. S'il en était ainsi, la FSO serait classée comme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), de même que le bâtiment réceptionnaire. Toutefois, la FSO ne relèverait pas des Conventions de 1992 lorsqu'elle quitte un gisement pétrolier offshore pour des raisons liées à l'exploitation ou simplement pour cause d'intempéries.
 - 1.6 Pour les autres cas mettant en jeu un engin offshore, en particulier une FPSO ou une FDPSO, les bâtiments ne font pas partie de la chaîne de transport maritime couverte par les régimes d'indemnisation dans la mesure où les activités d'exploration, de forage, de production ou de transformation n'entrent pas dans la cadre du régime d'indemnisation.

Exemple 3 – chargement d’hydrocarbures à partir d’un poste d’amarrage ou d’une plate-forme qui a reçu ses hydrocarbures d’une source offshore

- 1.7 Un deuxième cas se présente où les hydrocarbures sont produits au large des côtes et où l’on pourrait dire que la chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment de mer ou un engin marin construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac. Une grande partie des hydrocarbures produits en mer sont remontés à la surface depuis les puits sous-marins au moyen de risers (conduites) dressés entre le fond marin et une bouée ou plate-forme fixe d’amarrage, plutôt que chargés directement sur un bâtiment. Les hydrocarbures sont ensuite pompés vers un navire-citerne ou une série de navires-citernes, FSO ou FPSO, qui se relie à la bouée ou plate-forme fixe d’amarrage.
- 1.8 Dans la plupart des cas, un bâtiment (généralement un navire-citerne) se relie à la plate-forme ou à la bouée d’amarrage, charge les hydrocarbures, puis commence son voyage avec sa cargaison d’hydrocarbures, auquel cas, une fois qu’il a chargé sa cargaison, il relève de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la CLC de 1992. Il est suggéré que si une FSO disposant d’une propulsion autonome, d’un équipement de direction pour la navigation en mer et comptant à bord un équipage de marins ayant reçu leur brevet d’aptitude, se relie à la plate-forme ou bouée d’amarrage, charge sa cargaison d’hydrocarbures puis commence son voyage avec sa cargaison d’hydrocarbures, elle ne relève de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la CLC de 1992 que lorsqu’elle a chargé sa cargaison.
- 1.9 Cependant, dans certains cas, une FSO disposant d’une propulsion autonome, d’un équipement de direction pour la navigation en mer, comptant à bord un équipage de marins ayant reçu leur brevet d’aptitude et équipée du dispositif approprié de fixation à la plate-forme ou bouée d’amarrage, se relie à la plate-forme ou bouée d’amarrage puis pompe les hydrocarbures collectés sur un bâtiment (généralement un navire-citerne). Dans ce cas, qui met en jeu une FSO et un bâtiment, une chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont transférés à bord du bâtiment, et si la FSO se sépare de la plate-forme ou bouée d’amarrage, une nouvelle chaîne de transport maritime commence à l’égard de cette opération mettant en jeu une telle FSO.

Points à souligner

- 1.10 Dans les exemples 1 à 3 ci-dessus, la chaîne de transport maritime commence, que la cargaison ait ou non une destination connue au moment du chargement^{<1>}.
- 1.11 De surcroît, même si la destination finale de la cargaison d’hydrocarbures reste inconnue et que, pour cette raison, le bâtiment transporteur reçoit l’ordre de mouiller à un endroit pendant une période prolongée, le bâtiment ou engin marin transporteur demeure un maillon de la chaîne de transport maritime jusqu’à ce que sa cargaison soit finalement livrée.

<1> Dans certains cas, les cargaisons sont chargées uniquement à des fins spéculatives ou d’arbitrage, dans l’attente d’une augmentation des prix des hydrocarbures, la propriété et la destination finale des hydrocarbures pouvant donc changer plusieurs fois avant la livraison finale.

1.12 Il importe de noter que tous ces exemples reposent sur les hypothèses suivantes:

- a) le bâtiment en cause a une cargaison d'hydrocarbures au sens de l'article I.5 de la CLC de 1992; et
- b) la 'chaîne de transport maritime' englobe les opérations maritimes ou de transport d'hydrocarbures effectuées après le chargement, jusqu'au déchargement final dans un port ou une installation terminale, au sens de l'article 1.8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces opérations maritimes englobent les opérations de transfert de navire à navire, les périodes d'attente, le stockage (à l'exclusion des opérations ne nécessitant pas de moyens de navigation)^{<2>} et l'ancrage, en attendant la livraison finale à un port, une installation terminale ou un consommateur/réceptionnaire final^{<3>}.

^{<2>} La chaîne de transport maritime se termine dans des installations de stockage sans moyens de navigation et une autre chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment à partir de ces installations de stockage.

^{<3>} Il peut s'agir de fuel-oil livré par un navire qui le stocke pour le transférer sur un autre navire qui l'utilisera comme combustible pour ses moteurs. Dans ce cas, la chaîne de transport maritime se termine lorsque les hydrocarbures sont transférés à bord du navire qui les utilisera.