



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

<b>Point 4 de l'ordre du jour</b>	<b>IOPC/OCT09/4/3</b>	
Original: ANGLAIS	30 septembre 2009	
Assemblée du Fonds de 1992	<b>92A14</b>	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	<b>92EC46</b>	
Assemblée du Fonds complémentaire	<b>SA5</b>	●
Conseil d'administration du Fonds de 1971	<b>71AC24</b>	

## EXAMEN DE LA DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE'

### Note de l'Administrateur

#### **Résumé:**

À sa session d'octobre 2008, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la définition du terme « navire » dans le cadre du sinistre du *Slops*, et après délibération, a chargé l'Administrateur d'examiner plus en profondeur la politique du Fonds de 1992 s'agissant de cette définition et de présenter un document aux fins de son examen par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2009.

Comme il en avait été chargé par le Comité exécutif du Fonds de 1992, l'Administrateur a examiné plus avant la politique du Fonds de 1992 concernant la définition du terme « navire », notamment en ce qui concerne les unités flottantes de stockage (FSU) telles que le *Slops*, en vue de déterminer l'éventualité d'un risque grave d'inégalité de traitement si les tribunaux de certains États Membres, et non dans tous, appliquaient la définition du terme 'navire' conformément à la politique du Fonds de 1992. Il a aussi examiné si, au cas où ce risque existerait, il pourrait être réduit par le choix d'une définition plus large du terme 'navire'. Afin de donner à l'Assemblée une vue générale complète de la question, l'Administrateur a passé en revue les positions et les décisions d'ordre politique prises par l'Organisation ces dernières années.

Les conséquences d'une telle modification de la politique ont été approfondies, non seulement en ce qui concerne les contributions aux Fonds, mais aussi pour ce qui concerne le propriétaire du navire et les États Membres dans le contexte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

L'Administrateur a conclu que devant la complexité des questions soulevées, et sachant qu'une modification de la politique pourrait avoir de lourdes conséquences, il faudrait pour pouvoir aller plus loin dans ce domaine, obtenir la participation et le soutien déterminés des États Membres ainsi que des parties prenantes concernées afin de réussir à trouver une solution satisfaisante.

#### **Mesures à prendre:**

##### Assemblée du Fonds de 1992:

décider d'entreprendre ou non le travail nécessaire à une modification de l'interprétation de la définition du terme 'navire', notamment en ce qui concerne la question de savoir si les dommages par pollution causés par les FSU, telles que le *Slops*, doivent être couverts par les dispositions des Conventions de 1992.

##### Assemblée du Fonds complémentaire:

prendre note des renseignements.

## **1 Introduction**

- 1.1 À sa 42ème session tenue en octobre 2008, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la définition du terme ‘navire’ dans le cadre du sinistre du *Slops*. Le Comité a noté que, de l’avis de l’Administrateur, il y avait un risque d’inégalité de traitement du fait que dans certains États Membres, les tribunaux appliquaient la définition du terme ‘navire’ conforme à la politique du Fonds de 1992, alors que dans d’autres États Membres les tribunaux appliquaient une définition plus large du terme ‘navire’ comme l’avait fait la Cour suprême grecque.
- 1.2 Plusieurs délégations ont déclaré qu’il n’y avait pas lieu pour le Fonds de 1992 de modifier sa politique concernant la définition du terme « navire » puisque cette politique avait été adoptée par l’Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 1999, sur recommandation du deuxième Groupe de travail intersessions, et qu’elle leur paraissait pertinente. Ces délégations ont fait observer que modifier la politique du Fonds ne garantirait pas que les tribunaux de tous les États Membres appliqueraient la nouvelle politique, et qu’il n’était pas approprié de la modifier à cause d’un jugement de circonstance rendu par un tribunal dans un État contractant. Pour qu’une modification de la définition du terme ‘navire’ soit prise en compte par des tribunaux nationaux, a-t-il été rappelé, il faudrait qu’il s’agisse d’une modification du texte des Conventions de 1992, car les tribunaux nationaux sont tenus de respecter uniquement les dispositions des Conventions.
- 1.3 La plupart des délégations ont cependant rappelé que, lors de l’examen de la définition du terme ‘navire’, des avis divergents avaient été exprimés au sein du deuxième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992, établi par l’Assemblée du Fonds de 1992 à sa 3ème session tenue en octobre 1998. Ces délégations ont déclaré que la politique du Fonds devrait évoluer et que la décision de la Cour suprême grecque constituait un précédent qui n’était pas conforme à la politique du Fonds de 1992. Elles ont ajouté qu’à leur avis, le Fonds de 1992 devrait prendre en compte les décisions des tribunaux nationaux.
- 1.4 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a chargé l’Administrateur d’examiner plus avant la politique du Fonds de 1992 s’agissant de la définition du terme ‘navire’ et de présenter un document aux fins de son examen par l’Assemblée à sa session d’octobre 2009 (document 92FUND/EXC.42/14, paragraphes 3.3.25 et 3.3.32).
- 1.5 Comme il en avait été chargé par le Comité, l’Administrateur a approfondi l’examen de la politique du Fonds de 1992 s’agissant de la définition du terme ‘navire’, notamment en ce qui concerne les FSU telles que le *Slops*, en vue de déterminer l’éventualité d’un risque grave d’inégalité de traitement si dans certains États Membres, les tribunaux appliquaient la définition du terme ‘navire’ donnée dans la politique du Fonds de 1992, et que dans d’autres États Membres les tribunaux appliquaient une définition plus large de ce terme, et, si ce risque existait bien, de voir s’il pouvait être diminué par le choix d’une autre politique concernant la définition du terme ‘navire’. Dans ce but, l’Administrateur a examiné les positions et les décisions d’ordre politique prises par l’Organisation dans le passé s’agissant de cette définition, en particulier en ce qui concerne les unités flottantes de stockage (FSU).

## 2 Applicabilité des Conventions de 1992 au *Slops*

- 2.1 Le *Slops*, immatriculé auprès du registre maritime du Pirée en 1994, avait été initialement conçu et construit pour le transport d'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 dit que le but du plombage du moteur et de la suppression de l'hélice était de transformer le navire et de donner à l'engin le statut d'installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés. Depuis sa conversion, le *Slops* semble être resté en permanence au mouillage à l'endroit où le sinistre s'est produit et avoir servi exclusivement au stockage et au traitement des déchets mazoutés. À ce que l'on sait, les résidus d'hydrocarbures récupérés du traitement des eaux sales étaient vendus en tant qu'hydrocarbures de qualité médiocre.

### *Décision du Comité exécutif*

- 2.2 En juillet 2000, le Comité exécutif du Fonds de 1992, appliquant la politique du Fonds de 1992 s'agissant de l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins exploités au large, comme cela est indiqué au paragraphe 3.9 ci-après (voir le document 92FUND/A.4/32, paragraphes 24.3 et 24.10), a décidé que le *Slops* ne devait 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 par conséquent les dispositions de ces Conventions ne s'appliquaient pas à ce sinistre (voir document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8).

### *Arrêt de la cour suprême grecque*

- 2.3 La cour suprême grecque a rendu son arrêt en juin 2006. Selon la majorité des juges, la cour d'appel est allée à l'encontre des règles de fond des Conventions de 1992 relatives à la définition du terme 'navire'. Par conséquent, les juges ont en leur majorité estimé qu'au moment du sinistre, le *Slops* devait être considéré comme un 'navire' selon la définition des Conventions de 1992 puisqu'il a les caractéristiques d'un engin marin qui, à la suite de sa transformation en FSU a servi à entreposer des produits pétroliers en vrac, et que, de plus, il pouvait être remorqué, ce qui entraînait un risque de pollution, même s'il ne se produisait aucun sinistre pendant le transport des hydrocarbures en vrac (voir document 92FUND/EXC.38/6, paragraphe 2.6).

## 3 Positions et décisions d'ordre politique concernant la définition du terme 'navire' s'agissant des FSU

### *Positions et décisions concernant les unités flottantes de stockage*

- 3.1 En octobre 1998, l'Assemblée du Fonds de 1992 a créé le 2ème Groupe intersessions chargé d'étudier notamment si, et dans quelle mesure, 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, stockage et de déchargement (FPSO).
- 3.2 La définition du terme 'navire' inscrite dans l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est la 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.

- 3.3 Cette définition est incluse par référence à la Convention de 1992 portant création du Fonds (article 1.2).

- 3.4 En ce qui concerne les FSU et les FPSO, l'Administrateur a présenté en avril 1999 le document 92FUND/WGR.2/2 au 2ème Groupe intersessions, qui a examiné la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins exploités au large.
- 3.5 Sur la base d'une analyse des travaux préparatoires fournis à la fois par la Conférence diplomatique qui a créé les protocoles de 1984 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création, et par la Conférence diplomatique à laquelle ont été adoptés les protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'Administrateur a conclu dans ce document qu'il s'avérait que la question de l'applicabilité des protocoles de 1984 aux FSU et aux FPSO n'avait pas été examinée à la Conférence diplomatique de 1984, que les positions de la Conférence diplomatique de 1984 avaient principalement porté sur les navres-citernes lèges et les transporteurs mixtes, et que cette question n'avait pas du tout été examinée à la Conférence diplomatique de 1992. C'est pourquoi l'Administrateur a conclu qu'il était impossible, à son avis, de savoir si les auteurs de ce qui est devenu ultérieurement les Protocoles de 1992 avaient voulu ou non que la définition du terme 'navire' concerne les FSU et les FPSO.
- 3.6 L'Administrateur a également souligné que si les FSU et les FPSO contenaient des hydrocarbures, elles représentaient en fait un risque de pollution par les hydrocarbures, et qu'il était possible de faire valoir, étant donné l'objectif des Conventions de 1992 qui consiste à fournir une indemnisation aux victimes de pollution par les hydrocarbures, qu'il existait de bonnes raisons de les inclure dans le champ d'application des Conventions. Toutefois, il a ajouté qu'il ne fallait pas oublier que les Conventions de 1992 avaient été rédigées dans le but de couvrir le transport maritime des hydrocarbures (voir le préambule de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile).
- 3.7 L'Administrateur a ensuite déclaré qu'à son avis, pour qu'un engin puisse relever du champ d'application des Conventions de 1992, il devait satisfaire à deux critères. Tout d'abord, il faut qu'il corresponde à la définition du terme 'navire', à savoir qu'il doit être « construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ». Ensuite, l'engin doit avoir à son bord des 'hydrocarbures', c'est-à-dire des hydrocarbures minéraux persistants transportés en tant que cargaison ou dans les soutes.
- 3.8 Dans ce document, l'Administrateur a proposé au groupe de travail, pour ce qui est de l'éventuelle applicabilité des Conventions de 1992 aux FSU et aux FPSO, deux interprétations possibles de l'expression « construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison », à savoir:
- i) lorsqu'un engin est construit ou adapté de telle sorte qu'il est *capable* de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; ou bien
  - ii) uniquement s'il est construit ou adapté *dans le but* de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.
- 3.9 L'Administrateur envisage aussi dans ce document un point important: les hydrocarbures à bord de l'engin donnent-ils lieu ou non en principe à contribution aux termes de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds? En effet, si les hydrocarbures en question étaient pris en compte aux fins du calcul des contributions au Fonds de 1992, alors les dispositions de la Convention devraient s'appliquer aux déversements de ces hydrocarbures. Il a aussi fait ressortir que les hydrocarbures contenus dans les FSU et les FPSO seront normalement, à un moment ou à un autre, transportés par navire vers un port ou un terminal, ce qui signifie donc que si l'installation de réception est située dans un État Membre du Fonds de 1992, ces quantités devraient être signalées comme des « hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution » et devraient, à ce titre, être prises en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement.
- 3.10 Après avoir procédé à une analyse approfondie, l'Administrateur a proposé au Groupe de travail que, concernant l'applicabilité des Conventions de 1992 aux FSU et aux FPSO, il serait possible de choisir

entre une interprétation restrictive et une interprétation plus large des Conventions de 1992, de la manière suivante:

- a) une interprétation restrictive consiste à considérer qu'un engin exploité au large relève de cette définition uniquement si, après avoir été détaché de l'installation d'exploitation ou de production, il transporte des hydrocarbures à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal.
- b) une interprétation plus large étend la définition du terme 'navire' à tout engin mû ou non par son propre moyen de propulsion, construit ou adapté de manière à le rendre capable de transporter des hydrocarbures persistants, soit dans les citernes à cargaison, soit dans les soutes, à condition que ledit engin navigue (c'est-à-dire qu'il soit détaché de l'installation d'exploitation ou de production) et ait à son bord des hydrocarbures persistants.

3.11 Le 2ème Groupe de travail intersessions a accepté l'interprétation restrictive proposée par l'Administrateur et a tiré les conclusions suivantes (document 92FUND/A.4/21, paragraphe 8.5):

- i) Les engins exploités au large devraient 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 situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils sont normalement exploités.
- ii) Les engins exploités au large ne relèveraient pas du champ d'application des Conventions de 1992 lorsqu'ils quittent un gisement pétrolier pour des raisons liées à l'exploitation ou pour cause d'intempéries.

3.12 A sa 4ème session, tenue en octobre 1999, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de faire siennes les conclusions du Groupe de travail concernant l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins exploités au large, comme indiqué au paragraphe 3.9. L'Assemblée 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 particulières de l'espèce. Il a été noté que cette question pourrait être revue si de nouvelles informations apparaissaient (document 92FUND/A.4/32, paragraphe 24.10).

*Positions et décisions concernant les embarcations au mouillage de manière permanente ou semi-permanente*

3.13 En octobre 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir si les navires au mouillage en permanence qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire relèvent de la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, telle qu'elle a été interprétée par l'Assemblée, et si les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus sur de tels bâtiments devaient être considérés comme ayant été reçus au sens de l'article 10.1 a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et devaient donc être pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement (document 92FUND/A.11/35, paragraphe 32.1).

3.14 L'Assemblée a noté que l'Administrateur estimait que lorsque des navires de ce type effectuaient des opérations de transfert de navire à navire alors qu'ils étaient au mouillage, ils fonctionnaient 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, stockage et déchargement (FPSO); par conséquent, il estimait que les navires qui étaient au mouillage de manière permanente ou semi-permanente effectuant des opérations de transferts d'hydrocarbures de navire à navire devaient être considérés comme des 'navires' uniquement s'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 ne se trouvant pas à l'endroit où ils sont normalement exploités (document 92FUND/A.11/35, paragraphe 32.8).

- 3.15 L'Assemblée a décidé que les navires restant de manière permanente ou semi-permanente au mouillage qui se livraient à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire devaient être considérés comme 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 à l'extérieur du lieu où ils sont normalement exploités, mais qu'en tout état de cause, la question de savoir si un tel navire relevait de la définition serait tranchée en fonction des circonstances de l'espèce (document 92FUND/A.11/35, paragraphe 32.12).

#### **4 Position de l'Administrateur**

- 4.1 L'Administrateur estime tout d'abord que le régime international fondé sur les Conventions de 1992 joue un rôle important dans la protection des ressortissants des États Membres contre les conséquences financières des sinistres de pollution par les hydrocarbures liés au transport des hydrocarbures par mer. Il se pourrait que le grand public ait du mal à comprendre pourquoi une FSU telle que le *Slops* n'est pas couverte par les dispositions des Conventions de 1992. Cette unité a vraiment l'aspect d'un navire, elle vogue sur la mer et contient régulièrement des quantités importantes d'hydrocarbures persistants capables de causer de graves dommages par pollution. En y regardant de plus près, cependant, il y a des différences importantes entre les opérations des FSU et celles des navires-citernes, et ces différences doivent être prises en compte lorsqu'on décide si oui ou non et dans quelle mesure leurs activités devraient relever des dispositions des Conventions de 1992. Il incombe aux États parties au régime international d'indemnisation d'harmoniser les deux perceptions et de s'assurer que les limites de l'applicabilité du régime international sont claires, raisonnables et défendables.

##### *Possibilité d'un autre sinistre comme celui du Slops et ses conséquences*

- 4.2 Le sinistre du *Slops* a démontré clairement que les FSU peuvent causer des sinistres et de graves dommages par pollution. Il a également montré qu'il était tout à fait possible d'adopter une interprétation de l'applicabilité des Conventions de 1992 aux FSU qui soit différente de l'interprétation restrictive choisie par l'Assemblée du Fonds de 1992. Évidemment, il est très difficile de déterminer avec certitude quelle est la probabilité qu'un incident semblable au sinistre du *Slops* se reproduise à l'avenir. Toutefois, sur la base des renseignements recueillis par l'Administrateur en 2006, il semble que le volume total annuel des opérations de navire à navire impliquant des navires au mouillage de manière permanente ou semi-permanente jouant alors le rôle de FSU, correspond à environ 2 % de la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus en 2004 dans les États Membres du Fonds de 1992. Il semble par conséquent possible qu'un sinistre semblable à celui du *Slops* se reproduise à l'avenir.
- 4.3 Si un tel cas devait se produire, de deux choses l'une: les tribunaux nationaux suivront ou ne suivront pas l'interprétation du Fonds de 1992. Si les tribunaux nationaux suivent l'interprétation de la définition du terme « navire » du Fonds de 1992 s'agissant des FSU, les personnes touchées par un tel sinistre ne seront pas protégées par les Conventions de 1992, puisqu'il n'y aurait ni responsabilité objective, assurance obligatoire et action directe, ni protection donnée en sus par le Fonds de 1992. En revanche, si les tribunaux nationaux adoptent l'interprétation plus large, comme dans le cas du sinistre du *Slops*, alors les personnes touchées seront protégées par les dispositions des Conventions de 1992, mais le Fonds de 1992 finirait très probablement par payer les dommages en entier, étant donné que l'État Membre concerné aurait suivi l'interprétation du Fonds de 1992, et que le navire ne serait pas objectivement responsable ni assuré dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 4.4 Le premier scénario pourrait ne pas obtenir l'adhésion ni le soutien du grand public, et le second n'est guère souhaitable du point de vue du Fonds de 1992. Étant donné que la possibilité existe, comme l'a montré le sinistre du *Slops*, d'interpréter la situation, et qu'il n'est pas garanti que les tribunaux nationaux suivent l'interprétation du Fonds, on peut très bien se trouver dans une situation d'inégalité de traitement, puisque des personnes touchées par un sinistre impliquant une FSU dans un État où les tribunaux ne suivent pas l'interprétation du Fonds seraient indemnisées par le Fonds, alors que dans

un État où les tribunaux suivent l'interprétation du Fonds, ces mêmes personnes ne seraient pas indemnisées.

- 4.5 Si le Fonds de 1992 adoptait une interprétation plus large, aux termes de laquelle une FSU serait considérée comme un 'navire' selon les Conventions de 1992, les sinistres occasionnés par les FSU seraient en principe couverts par le régime international, et les dommages et intérêts à verser seraient partagés entre le propriétaire du navire/l'assureur et le Fonds de 1992, conformément aux dispositions des Conventions de 1992, comme c'est le cas normalement. Il y aurait par conséquent une protection assurée par le régime international des personnes touchées par les sinistres causés par des FSU, un traitement égal des victimes dans tous les États Membres et un partage équitable entre la 'partie navire' et la 'partie cargaison'.
- 4.6 De l'avis de l'Administrateur, il est peu probable qu'une interprétation plus large soit récusée par les demandeurs. Toutefois, si cela devait se produire, il est peu probable que le tribunal national décide de ne pas suivre une telle interprétation ni la politique du Fonds de 1992, étant donné que le tribunal devrait dans ce cas refuser aux demandeurs la protection du régime international en allant à l'encontre de la politique déclarée de l'Organisation. Par conséquent, le risque de traitement inégal serait diminué dans le cas d'une interprétation plus large s'agissant des dommages par pollution résultant de sinistres occasionnés par des FSU telles que le *Slops*.

*Conséquences d'une éventuelle modification de la politique*

- 4.7 Pour que le Fonds adopte une politique visant à assurer l'applicabilité des Conventions de 1992 aux FSU telles que le *Slops*, il serait nécessaire de s'écarter de la notion selon laquelle la couverture des FSU par le régime international n'existe que si elles transportent des hydrocarbures à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé sur le territoire. Il faudrait décider que la condition concernant le 'transport' dans la définition du terme 'navire' et celle de 'transportés' dans la définition du terme 'hydrocarbures' soit remplie non seulement dans le cas des FSU transportant des hydrocarbures (c'est-à-dire en déplacement d'un point A vers un point B), mais aussi dans le cas où elles 'contiennent' simplement des hydrocarbures. Comme aucune des propositions formulées dans le passé concernant l'interprétation de la définition du terme 'navire' s'agissant notamment des FSU n'en est jamais arrivée là, et que, semble-t-il, lors de la réunion d'octobre 2008 du Comité exécutif, ainsi également que pendant les réunions précédentes de l'Assemblée, lorsque cette question avait été abordée, des divergences d'opinions se sont exprimées à propos de la pertinence d'une révision de l'interprétation de la définition du terme 'navire', l'Administrateur estime qu'il sera sans doute difficile d'obtenir l'accord d'un nombre suffisant d'États Membres pour une modification de la politique aussi lourde de conséquences.
- 4.8 Une telle modification concernant les FSU telles que le *Slops* poserait également la question de savoir où s'arrêter, étant donné qu'il y a en réalité toute une variété d'engins autres que les FSU exploités au large qui sont utilisés lors d'opérations et qui, à partir d'un certain moment, contiennent des quantités notables d'hydrocarbures persistants.
- 4.9 Qui plus est, une telle modification aurait des conséquences quant à l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puisque les FSU telles que le *Slops* relèveraient d'une responsabilité objective et, dans de nombreux cas, d'une assurance obligatoire. Ceci entraînerait des conséquences pour le propriétaire du navire en ce qui concerne les dispositions d'assurance relatives à ces engins, ainsi que pour les États Membres s'agissant de la certification de ces engins.
- 4.10 Finalement, décider d'étendre l'applicabilité du régime international aux FSU telles que le *Slops* serait également lourd de conséquences au niveau des dispositions actuelles concernant les contributions, qui peuvent être expliquées ainsi: l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé, à sa 11<sup>e</sup> session, tenue en octobre 2006, que tous les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans le cadre d'opérations de transfert de navire à navire effectuées par des navires au mouillage de manière permanente ou semi-permanente 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 reçus au sens de l'article 10.1 a) de ladite Convention, et devaient donc être pris en compte dans le calcul des

contributions mises en recouvrement (voir document 92FUND/A.11/35, paragraphes 32.17 et 32.20). A propos de cette décision, l'interprétation de la notion de « reçus » (ou d'une partie de cette notion), à savoir que le déchargement dans une citerne flottante située 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, a été modifiée de telle sorte que les navires étaient dorénavant considérés dans ce contexte comme des citernes flottantes non seulement si ce sont des navires 'morts', c'est-à-dire de navires qui ne sont pas prêts à appareiller, mais aussi s'ils sont au mouillage de manière permanente ou semi-permanente (voir document 92FUND/A.11/35, paragraphe 32.19). Il est difficile de voir comment une FSU pourrait être à la fois un navire du point de vue de la responsabilité dans le cadre des Conventions de 1992 et considérée comme un port ou un terminal du point de vue des contributions. Par conséquent, une interprétation qui ferait rentrer les FSU telles que le *Slops* dans le cadre des Conventions de 1992 aux fins de la responsabilité et de l'indemnisation devrait s'accompagner d'une modification de l'interprétation en ce qui concerne les contributions.

## **5 Conclusions de l'Administrateur**

Pour les raisons invoquées ci-dessus, l'Administrateur estime que pour modifier la politique de telle sorte que les dommages par pollution causés par les FSU telles que le *Slops* soient couverts par le régime international, il faudrait entreprendre des travaux de recherche approfondis, aussi bien s'agissant de la manière dont se déroulent les opérations de ces engins en pratique qu'en ce qui concerne les conséquences d'une telle modification dans la pratique. Il faudrait aussi résoudre des problèmes juridiques complexes posés par l'interprétation de ces questions. Par conséquent, même s'il peut être considéré comme justifié, étant donné les objectifs du régime international, d'explorer la possibilité d'une modification de la politique concernant l'interprétation de la définition du terme 'navire', de manière à ce que les Conventions de 1992 couvrent les dommages par pollution causés par les FSU telles que le *Slops*, l'Administrateur pense que cela nécessite un soutien vigoureux et une participation déterminée des États Membres ainsi que des parties prenantes concernées, afin de réussir à trouver une solution satisfaisante. Étant donné les divergences d'opinions qui se sont fait jour tant à la 42ème session du Comité exécutif qu'aux réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992 lorsqu'elle a abordé cette question dans le passé, il incombe à l'Assemblée du Fonds de 1992 de prendre une décision sur ce point.

## **6 Mesures à prendre**

### Assemblée du Fonds de 1992:

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
- b) décider d'entreprendre ou non le travail nécessaire à une modification de l'interprétation de la définition du terme 'navire', notamment en ce qui concerne la question de savoir si les dommages par pollution causés par les FSU, telles que le *Slops*, doivent rentrer dans le champ d'application des Conventions de 1992.

### Assemblée du Fonds complémentaire:

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

---