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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/OCT10/**4/3/1**	
Original: ANGLAIS	24 septembre 2010	
Assemblée du Fonds de 1992	**92A15**	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	**92EC49**	
Assemblée du Fonds complémentaire	**SA6**	●
Conseil d'administration du Fonds de 1971	**71AC25**	

APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1992 AUX OPÉRATIONS DE TRANSFERT D'HYDROCARBURES DE NAVIRE À NAVIRE ET AU STOCKAGE FLOTTANT

Note présentée par le Danemark

Résumé: Les autorités danoises ont reçu des demandes de plusieurs opérateurs souhaitant effectuer ce qui peut être décrit comme des opérations de longue durée de transfert de navire à navire ou de stockage flottant. Cela a posé un certain nombre de questions en ce qui concerne leur couverture au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces questions concernent la période durant laquelle un navire peut rester au mouillage au même endroit avant de poursuivre son voyage, notamment s'il s'agit de navires qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire.

Il s'agit de savoir si le navire 'mère' répond à la définition du terme 'navire' telle qu'elle figure dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, et telle qu'elle a été interprétée par l'Assemblée du Fonds de 1992, et de déterminer quelles seraient alors les implications en ce qui concerne les contributions.

Mesures à prendre: Assemblée du Fonds de 1992:

Décider si les navires impliqués dans les scénarios décrits aux paragraphes 3.2 à 3.5 relèvent de la définition du terme 'navire' que donnent la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, et si tel n'est pas le cas, décider de l'application ou non de l'article 10.1a) des Conventions de 1992.

Assemblée du Fonds complémentaire:

Prendre note des renseignements.

1 Introduction

1.1 Les autorités danoises ont reçu des demandes de plusieurs opérateurs souhaitant se livrer à ce qui peut être décrit comme des opérations de longue durée de transfert de navire à navire ou de stockage flottant.

1.2 Cela a soulevé un certain nombre de questions quant à l'application et à la couverture au titre des Conventions de 1992. Ces questions concernent la période durant laquelle un navire (transportant des hydrocarbures donnant lieu au paiement de contributions aux FIPOL lorsqu'ils sont reçus dans un port) peut rester au mouillage au même endroit avant de poursuivre son voyage, tout en restant couvert par les Conventions de 1992.

1.3 Le Gouvernement danois, qui comprend bien que ce n'est pas au Secrétariat qu'il appartient de donner conseil sur une telle question de politique générale, demande des éclaircissements à l'Assemblée du Fonds de 1992 quant à la façon dont la politique du Fonds de 1992 devrait être interprétée et appliquée à ces situations.

2 Opérations traditionnelles de transfert de navire à navire

2.1 Un nombre considérable d'opérations de transfert de navire à navire a lieu chaque année dans les eaux territoriales danoises, du fait des exportations d'hydrocarbures en provenance d'autres pays et de l'existence d'eaux abritées dans cette zone maritime.

2.2 Dans ces opérations, le navire mère récepteur est un navire d'un port en lourd pouvant aller jusqu'à 300 000 tonnes qui, du fait de sa taille, ne peut pas naviguer le long des détroits relativement étroits du Danemark (le Grand Belt et/ou l'Øresund). Il reste donc au mouillage durant quelques jours (en général entre un et huit jours), le temps que les hydrocarbures soient déchargés à partir de navires-citernes plus petits. Le navire mère, qui la plupart du temps ne bat pas pavillon danois, continue ensuite son voyage.

2.3 Les autorités danoises se voient notifier ces opérations de transfert de navire à navire avant qu'elles n'aient lieu, et les opérations en question se déroulent conformément à la législation nationale et aux règles de l'OMI relatives aux opérations de transfert de navire à navire (voir la Résolution MEPC.186(59)).

2.4 Il ne fait pas de doute que tout déversement d'hydrocarbures imputable au transfert des hydrocarbures ou à des sinistres impliquant le navire mère durant les opérations isolées de transfert de navire à navire sera couvert par les FIPOL.

3 Opérations de longue durée de transfert de navire à navire ou de stockage flottant

3.1 Voici quelques exemples susceptibles d'illustrer les questions qui ont été soulevées.

3.2 Dans le premier scénario, une opération de stockage flottant n'incluant pas d'opération de transfert de navire à navire: un superpétrolier chargé pénètre dans les eaux danoises et reste au même endroit durant un à trois mois, voire jusqu'à 12 mois, avant de poursuivre son voyage.

3.3 Dans le deuxième scénario, une opération traditionnelle de transfert de navire à navire suivie de stockage flottant, c'est-à-dire qu'après que le navire mère a été chargé, ce qui prend quelques jours, il reste au même endroit (chargé) durant un à trois mois, voire jusqu'à 12 mois. Le navire mère/superpétrolier continue ensuite son voyage.

3.4 Dans le troisième scénario, un navire mère pénètre dans les eaux danoises et reste au mouillage au même endroit durant un à trois mois, voire jusqu'à 12 mois, tandis que des opérations de transfert de navire à navire ont lieu à plusieurs reprises au cours de cette période (ces opérations durent à chaque fois entre un et huit jours). Les hydrocarbures seraient transportés depuis, par exemple, la mer Baltique (par exemple depuis Tallinn) jusqu'à Kalundborg ou Frederikshavn au Danemark par un service de navettes dans le cadre duquel des navires approvisionneurs chargent un navire mère (un Suezmax ou un très gros transporteur de brut) au moyen d'opérations de transfert de navire à navire. On ne fait donc que charger le navire mère, après quoi le navire mère/superpétrolier poursuit son voyage.

3.5 Dans le quatrième scénario, le navire mère pénètre dans les eaux danoises, y reste durant la même période que celle susmentionnée, mais les hydrocarbures sont transférés à la fois en provenance du navire mère et à destination de celui-ci, c'est-à-dire que les navires-citernes approvisionneurs chargent le navire mère mais que des hydrocarbures peuvent également être déchargés de celui-ci à destination d'un navire-citerne approvisionneur. Le navire mère continue ensuite son voyage.

3.6 La question consiste à savoir si dans les scénarios ci-dessus, le navire mère relève de la définition de 'navire' donnée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, et telle qu'interprétée par l'Assemblée du Fonds de 1992.

3.7 L'incertitude quant à l'application des Conventions de 1992 et des décisions prises par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2006 a eu pour conséquence que les autorités danoises n'ont pas autorisé les navires-citernes à rester au même endroit plus de quelques jours.

3.8 Toutefois, du fait de la nature générale de ces situations, le Gouvernement danois estime que l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait décider si ces navires relèvent de la définition du terme 'navire'.

4 Critères applicables aux navires relevant de la définition du terme 'navire' telle qu'elle figure dans les Conventions de 1992

4.1 Le libellé de l'Article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile donne la définition suivante du terme 'navire':

> '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 est incorporée dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4.2 Pour relever de la définition du terme 'navire' le navire mère devrait satisfaire à deux critères; premièrement, il devrait être 'construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison' et deuxièmement, il devrait être en cours de voyage ('lorsqu'il transporte [effectivement] des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison'). De plus, en ce qui concerne les navires qui se livrent à des opérations de transfert de navire à navire, la question se pose de savoir si l'on doit considérer qu'ils sont au mouillage de façon semi-permanente.

Les navires sont-ils 'construit[s] ou adapté[s] pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison'?

4.3 Les navires en question sont construits pour fonctionner comme des navires-citernes normaux transportant des hydrocarbures par voie maritime. Il n'y a à bord ni traitement ni modification des hydrocarbures.

4.4 Tous les navires figurant aux scénarios des paragraphes 3.2 à 3.5 sont enregistrés comme navires-citernes de transport de pétrole brut et de produits pétroliers. Ils sont gérés en tant que navires-citernes et sont prêts à naviguer à n'importe quel moment; ils sont au bénéfice d'une assurance de responsabilité civile en cas de dommages par pollution et sont porteurs de certificats d'assurance en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

4.5 Le Gouvernement danois est d'avis que les navires mères satisfont par conséquent aux critères à remplir pour être considérés comme 'construit[s] ou adapté[s] pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison'.

Ces navires sont-ils en cours de voyage ('transport[ant] [...] des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison')?

4.6 Aujourd'hui certains superpétroliers chargés d'hydrocarbures, par exemple dans le golfe Persique, naviguent à basse vitesse au sud de l'Afrique et ne connaissent leur destination finale que beaucoup plus tard, par exemple lorsqu'ils parviennent en Europe ou que les hydrocarbures qu'ils transportent

ont un nouvel ‘acheteur’ ou un ‘acheteur’ concret. Ces navires-citernes fonctionnent en réalité comme des unités flottantes de stockage mobiles.

4.7 De surcroît, certains navires-citernes, au lieu de naviguer lentement, restent au mouillage durant un certain temps (plusieurs jours, semaines ou mois) dans l’attente d’un ordre, avant de se rendre à leur destination. Dans le monde entier, beaucoup de navires sont utilisés comme unités flottantes de stockage. En 2009, selon certaines sources, le nombre des navires en pareille situation aurait atteint 150, y compris de nombreux très gros transporteurs de brut et navires de taille Suezmax.

4.8 Il n’existe ni période liée à la définition de ce qu’est un voyage, ni obligation de connaître la destination finale au début du voyage. Si bien que dans les situations décrites aux paragraphes 4.6 et 4.7, les navires sont en cours de ‘voyage’ quand ils transportent des hydrocarbures en tant que cargaison d’un endroit A à un endroit B, et ce, parfois sans connaître l’endroit B (leur destination) lorsqu’ils quittent l’endroit A ou même lorsqu’ils sont au mouillage. La couverture, par les Conventions de 1992, des déversements en provenance de ces navires-citernes n’a jamais été remise en question.

4.9 De ce fait, le ‘premier scénario’, exposé au paragraphe 3.2, dans lequel le navire est censé rester au même endroit durant trois mois, serait couvert par le régime des FIPOL.

4.10 Il serait toutefois possible de faire valoir l’importance de la période de mouillage au même endroit, à savoir trois mois, six mois ou 12 mois.

4.11 Les navires-citernes ne restent pas indéfiniment au même endroit. Rester un an au même endroit ne semble pas improbable et les déversements de ces navires-citernes devraient être encore être couverts par les Conventions de 1992. Cependant, au cas hautement improbable où un navire resterait très longtemps au mouillage, par exemple pendant cinq ans, il semblerait raisonnable de se demander si ce navire est effectivement en voyage et, par conséquent, non couvert par les Conventions de 1992.

4.12 Si l’Assemblée du Fonds de 1992 devait décider que dans les situations décrites au paragraphe 3.2, le navire-citerne ne devrait pas être couvert, il faudrait fixer des limites, c’est-à-dire décider pendant combien de temps l’on accepte qu’un navire reste au mouillage au même endroit avant de poursuivre son voyage. Étant donné que de telles situations sont aujourd’hui courantes dans le monde entier, il subsiste beaucoup d’incertitudes quant à ce qui est couvert et à ce qui ne l’est pas. Il vaudrait mieux résoudre la question avant qu’un sinistre n’ait lieu, plutôt qu’après.

4.13 D’autres situations peuvent elles aussi être prises en compte. Au lieu d’arriver entièrement chargé à tel ou tel endroit et d’y rester trois mois avant de se livrer à des opérations, un navire-citerne arrive à demi-chargé. Ensuite, la cargaison du navire-citerne/navire mère est complétée au moyen d’opérations de transfert de navire à navire qui prennent quelques jours, puis le navire reste au même endroit durant trois mois avant de poursuivre son voyage.

4.14 Il est difficile de trouver une base juridique selon laquelle cette situation devrait être traitée différemment de celle où un navire-citerne chargé à plein reste au mouillage pendant un certain temps durant son voyage. Les opérations isolées de transfert de navire à navire seraient couvertes par les Conventions de 1992 comme indiqué ci-dessus, de même que les déversements d’hydrocarbures provoqués par la ‘première moitié’ des hydrocarbures. Si l’Assemblée du Fonds de 1992 devait décider que les dommages imputables à un déversement provoqué par la ‘seconde moitié’ des hydrocarbures ne seraient pas couverts, comment pourrait-on déterminer, dans la pratique, quelle moitié des hydrocarbures (contenus dans la même citerne) a provoqué les dommages? Est-ce que cela serait différent si les opérations de transfert de navire à navire avaient eu lieu durant trois mois ou davantage, au lieu de quelques jours (le ‘troisième scénario’)?

4.15 Si un navire-citerne arrive vide à un endroit où il est ensuite chargé par des opérations de transfert de navire à navire qui prennent quelques jours et que le navire reste trois mois à cet endroit avant de repartir (le ‘deuxième scénario’), devrait-il être traité différemment du point de vue de la couverture des dommages par le Fonds de 1992 en cas de sinistre lié à la pollution? Le navire-citerne pourrait avoir à son bord des résidus d’hydrocarbures, auquel cas il serait impossible de déterminer quels

hydrocarbures sont à l'origine d'un déversement. Cela ferait-il une différence si les opérations de transfert de navire à navire avaient eu lieu durant trois mois ou plus au lieu de quelques jours?

4.16 Peu de choses distinguent les situations décrites ci-dessus et il semblerait difficile, juridiquement, de justifier qu'elles soient traitées de façon différente.

4.17 Quant à savoir comment aborder le quatrième scénario, il s'agit d'une question un peu plus compliquée.

4.18 Un navire qui a été chargé par pipeline depuis une installation à terre transporte des hydrocarbures en un autre endroit, décharge la moitié de sa cargaison dans un port, poursuit son voyage avec la seconde moitié des hydrocarbures, puis est chargé au maximum depuis un pipeline terrestre et reprend son voyage. La pollution provoquée par les déversements d'hydrocarbures du navire est indubitablement couverte par le Fonds de 1992.

4.19 Il ne devrait pas y avoir de différence en ce qui concerne la couverture par le Fonds de 1992 que le navire soit chargé et déchargé à deux reprises ou davantage en mer au moyen d'opérations de transfert de navire à navire et non par un pipeline relié à une installation à terre. De même si les opérations de transfert de navire à navire ont lieu durant trois mois ou plus au lieu de quelques jours.

4.20 Après avoir étudié l'ensemble des faits pertinents à ces opérations, le Danemark considère que les navires se trouvant dans les situations décrites aux paragraphes 3.2 à 3.5 relèvent de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Navires au mouillage de façon semi-permanente qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire

4.21 À sa 11ème session, en octobre 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les navires qui restaient au mouillage de manière permanente ou semi-permanente et se livraient à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire devraient être considérés comme des 'navires' uniquement lorsqu'ils transportaient des hydrocarbures en tant que cargaison à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors 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'affaire (document 92FUND/A.11/35, paragraphe 32.12).

4.22 L'un des arguments avancés avait été que lorsque de tels navires se livrent à des opérations de transfert de navire à navire alors qu'ils sont au mouillage, ils fonctionnent à maints égards comme des unités flottantes de stockage.

4.23 On pourrait faire valoir qu'il n'y a aucune différence entre les situations décrites aux paragraphes 3.3 à 3.5, dans lesquelles un navire-citerne reste au même endroit durant un certain nombre de semaines ou de mois, et la situation dans laquelle il se livre en même temps à des opérations de transfert de navire à navire. Ces navires ne sont pas opérés comme des unités flottantes de stockage, mais comme des navires-citernes conventionnels fonctionnant comme tels.

4.24 À cet égard également, il conviendrait de noter que tous les navires concernés sont enregistrés comme navires-citernes pour le transport de pétrole brut et de produits pétroliers. Ils sont dotés d'un équipage et sont prêts à naviguer à n'importe quel moment, sont au bénéfice d'une assurance de responsabilité civile en cas de dommages dus à la pollution et sont porteurs de certificats d'assurance en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Aucun traitement ou modification des hydrocarbures n'a lieu à bord. Ces navires sont construits comme des navires-citernes normaux se livrant au transport d'hydrocarbures en mer et ils opèrent comme tels.

4.25 Le Danemark conclut, par conséquent, que les navires mères décrits ici ne devraient pas être considérés comme au mouillage semi-permanent.

4.26 Même si l'Assemblée du Fonds de 1992 devait décider que les navires mères sont au mouillage semi-permanent, ces navires devraient, comme indiqué ci-dessus, être considérés comme des 'navires' en cours de voyage et par conséquent rester couverts par le Fonds de 1992.

4.27 Si les navires en question n'étaient pas considérés comme des 'navires' et par conséquent n'étaient pas couverts par le Fonds de 1992, cela serait très problématique. En effet, leurs activités risqueraient alors d'être déplacées hors des eaux territoriales, en des lieux où elles ne peuvent pas être réglementées par un État, ce qui serait source de graves préoccupations.

5 Hydrocarbures donnant lieu à contribution (transportés à bord du navire mère)

5.1 La question se pose de savoir si les hydrocarbures transportés par le navire mère devraient être considérés comme reçus aux fins de l'article 10.1.a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds et donc pris en compte pour la mise en recouvrement des contributions.

5.2 Conformément aux décisions prises par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2006, aux fins du traitement des situations décrites aux paragraphes 3.3 à 3.5 en ce qui concerne les hydrocarbures donnant lieu à contribution, il est essentiel de savoir si le navire mère est considéré ou non comme au mouillage semi-permanent.

5.3 Comme indiqué à la section 4, le Gouvernement danois estime que les navires mères ne devraient pas être considérés comme au mouillage semi-permanent, et que par conséquent les hydrocarbures transportés à bord de ces navires ne devraient pas être pris en compte pour la mise en recouvrement des contributions.

6 Conclusion

6.1 Si l'Assemblée du Fonds de 1992 faisait siennes les considérations ci-dessus, la conclusion consisterait à décider que les navires concernés, dans les scénarios décrits aux paragraphes 3.2 à 3.5, relèvent bien de la définition du terme 'navire' que donnent la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et que par conséquent, les déversements d'hydrocarbures provenant de ces navires seraient couverts par les Conventions de 1992.

6.2 En outre, si l'Assemblée du Fonds de 1992 faisait sienne la conclusion selon laquelle les navires en question relèvent bien de la définition du terme 'navire', les hydrocarbures transportés à leur bord ne devraient pas être considérés comme 'reçus' par le navire mère aux fins de l'article 10.1.a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds et ne devraient donc pas être pris en compte pour la mise en recouvrement des contributions.

7 Mesures à prendre

Assemblée du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

7.1 L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à:

a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;

b) décider si les navires concernés dans les scénarios décrits aux paragraphes 3.2, 3.3, 3.4 et 3.5 relèvent de la définition du terme 'navire' telle qu'elle est donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, et si tel n'est pas le cas, à décider de l'application de l'article 10.1.a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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