



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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/OCT14/4/2/Rev.1 ^{<1>} IOPC/MAY14/8/3/Rev.1	
Original: ANGLAIS	11 septembre 2014	
Assemblée du Fonds de 1992	92A19	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC62	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA10	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC33	
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG7/3	●

RAPPORT SUR LA TROISIÈME RÉUNION DU SEPTIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS

EXAMEN DE LA DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE'

Note du Secrétariat

Résumé:

Le présent document porte sur les discussions tenues et les conclusions tirées de la troisième réunion du septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 tenue en mai 2014. À la deuxième réunion d'avril 2013, il avait été conclu qu'il convenait de continuer de discuter plusieurs questions clés. Ces questions ont été examinées en détail en octobre 2013 par le Groupe consultatif créé par la Présidente lors de la deuxième réunion du Groupe de travail. Ce Groupe consultatif a également examiné un certain nombre de documents soumis par la Présidente et par les délégations de l'Espagne, du Japon, de l'International Group of P&I Associations, de la République de Corée et de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS).

À sa réunion de mai 2014, le Groupe de travail a examiné le document [IOPC/MAY14/8/1](#) soumis par la Présidente dans lequel celle-ci résumait les discussions du Groupe consultatif. Le Groupe de travail a également examiné le document [IOPC/MAY14/8/2](#) soumis par l'Australie et a plus particulièrement centré son attention sur la proposition tendant à déterminer les critères que les États Membres devraient appliquer lorsqu'ils examinent une question où intervient la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

En outre, le Groupe de travail a débattu en détail de la question de savoir si les hydrocarbures déchargés sur des bâtiments au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' affectés à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire doivent être considérés comme donnant lieu à contribution au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Mesures à prendre:

Assemblée du Fonds de 1992

Étudier la possibilité de revoir le mandat du Groupe de travail pour lui permettre de poursuivre ses travaux et de tenir les autres réunions nécessaires.

Septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

<1>

Une version révisée de ce document a été publiée car les paragraphes 7.3.2 et 9.9 du document original ne reflétaient pas complètement la déclaration de la délégation australienne.

1 Introduction

- 1.1 En octobre 2011, l'Administrateur a présenté le document [IOPC/OCT11/4/4](#) contenant l'analyse juridique effectuée par le professeur Vaughan Lowe QC de l'interprétation de la définition du terme 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. À la suite de cette discussion, l'Assemblée du Fonds de 1992 a créé le septième Groupe de travail intersessions chargé de poursuivre l'examen des questions relatives à la définition du terme 'navire'. Le mandat du Groupe travail est défini à l'annexe III du document [IOPC/OCT11/11/1](#). À la première réunion que le Groupe a tenue en avril 2012, sa Présidente avait présenté le document [IOPC/APR12/11/1](#), où étaient indiquées cinq questions clés soulevées par le professeur Vaughan Lowe QC sur lesquelles se sont axées les discussions du Groupe de travail lors des réunions ultérieures.
- 1.2 À la deuxième réunion du Groupe de travail, en avril 2013, les documents [IOPC/APR13/7/1](#), soumis par les Pays-Bas, [IOPC/APR13/7/2](#) et [IOPC/APR13/7/3](#), soumis par l'Australie, et [IOPC/APR13/7/4](#), soumis par la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et l'International Group of P&I Associations (International Group), ont été soumis à l'examen du Groupe. À l'issue des discussions qui ont suivi la présentation de ces documents, la Présidente a proposé de constituer un Groupe consultatif réunissant les délégations de l'Australie, du Japon, de Norvège, des Pays-Bas, de l'International Group, de l'ICS et de toute autre délégation souhaitant apporter sa contribution, l'objectif recherché étant de présenter des propositions plus concrètes à la réunion suivante du Groupe de travail, éventuellement sous la forme d'un document d'orientation ou de critères que les FIPOL et les États Membres pourraient suivre.
- 1.3 Pour préparer la réunion qu'il a tenue le 28 octobre 2013, et avant la troisième réunion du Groupe de travail de mai 2014, le Groupe consultatif a été invité à étudier la possibilité de convenir de critères qui seraient utiles à l'Assemblée du Fonds de 1992 lorsque, dans le cadre de sinistres à venir, la définition du terme 'navire' pourrait s'avérer problématique, comme indiqué aux sections 3 et 4 du document [IOPC/OCT13/4/3/1](#).
- 1.4 En outre, le Groupe consultatif a été invité à examiner les documents établis par les délégations de l'Espagne ([IOPC/OCT13/4/3/2](#)), du Japon ([IOPC/OCT13/4/3/3](#)), de l'International Group ([IOPC/OCT13/4/3/4](#)), de la République de Corée ([IOPC/OCT13/4/3/5](#)) et de l'International Group et de l'ICS (document [IOPC/OCT13/4/3/6](#)).
- 1.5 À la troisième réunion que le Groupe de travail a tenue en mai 2014, la Présidente a soumis le document [IOPC/MAY14/8/1](#) dans lequel étaient résumées les discussions du Groupe consultatif et a invité le Groupe de travail à examiner deux approches possibles pour définir le terme 'navire' et pour poursuivre l'examen des questions relatives aux contributions concernant les opérations de transfert de navire à navire. En outre, la délégation australienne a soumis pour examen le document [IOPC/MAY14/8/2](#).

2 Participation

- 2.1 Tous les États, les organisations intergouvernementales et non-gouvernementales habilités à participer à l'Assemblée du Fonds de 1992 ont été invités à prendre part aux travaux du Groupe de travail. Les représentants du secteur, à savoir les propriétaires de navires, les importateurs hydrocarbures, les compagnies d'assurances et les sociétés de classification ont été encouragés à participer.

2.2 Les États Membres ci-après étaient représentés à la troisième réunion du Groupe de travail:

Afrique du Sud	Finlande	Oman
Algérie	France	Panama
Allemagne	Ghana	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Angola	Grèce	Pays-Bas
Argentine	Grenade	Philippines
Australie	Îles Marshall	Pologne
Bahamas	Irlande	Portugal
Belgique	Italie	Qatar
Cameroun	Japon	République de Corée
Canada	Kenya	République islamique d'Iran
Chine ^{<2>}	Libéria	Royaume-Uni
Chypre	Malaisie	Singapour
Colombie	Maroc	Suède
Danemark	Mexique	Tunisie
Émirats arabes unis	Monaco	Turquie
Équateur	Namibie	Uruguay
Espagne	Nigéria	Vanuatu
Estonie	Norvège	Venezuela (République bolivarienne du)
Fédération de Russie	Nouvelle-Zélande	

2.3 Cinq États non membres, à savoir l'Arabie saoudite, la Côte d'Ivoire, l'Indonésie, le Pérou et la Thaïlande, étaient représentés à la réunion en qualité d'observateur.

2.4 Les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales ci-après ont participé à la réunion du Groupe de travail en qualité d'observateur:

Organisations intergouvernementales:

Organisation maritime internationale (OMI)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des sociétés de classification (IACS)

BIMCO

Chambre internationale de la marine marchande (ICS)

Comité maritime international (CMI)

Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)

International Group of P&I Associations

International Spill Control Organization (ISCO)

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

World LP Gas Association (WLPGA)

3 **Mandat**

3.1 Le mandat du Groupe de travail, tel que révisé par le Conseil d'administration du Fonds de 1992 à sa onzième session en octobre 2013, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, porte sur les points ci-après:

a) la nécessité de trouver des solutions sans modifier les conventions en vigueur;

^{<2>}

La Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique uniquement à la Région administrative spéciale de Hong Kong.

- b) la nécessité d'analyser les conséquences que les différentes interprétations exposées dans le document [IOPC/OCT11/4/4](#) et d'autres documents connexes peuvent ou pourraient avoir sur la couverture et les contributions des régimes internationaux d'indemnisation;
 - c) la recommandation à faire à l'Assemblée d'une approche uniforme de l'interprétation de la définition du terme 'navire' telle qu'elle figure à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds;
 - d) la nécessité de créer un Groupe consultatif composé des délégations de l'Australie, des Pays-Bas, du Japon, de la Norvège, de l'International Group of P&I Associations, de la Chambre internationale de la marine marchande et de toute autre délégation qui souhaiterait apporter sa contribution; et
 - e) rendre compte de ses conclusions et/ou recommandations à chaque session de l'Assemblée du Fonds de 1992, avec pour objectif d'achever ses travaux et de soumettre un rapport final à la session d'octobre 2014 de l'Assemblée du Fonds de 1992.
- 3.2 Le mandat précise également que, comme l'a décidé l'Assemblée du Fonds de 1992, le Groupe de travail sera présidé par Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark).

4 Documents examinés par le Groupe de travail

Le Groupe de travail a examiné les documents suivants:

[IOPC/MAY14/8/1](#) Examen de la définition du terme 'navire' – Note de la Présidente du Groupe consultatif créé pour aider le septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992

[IOPC/MAY14/8/2](#) Examen de la définition du terme 'navire', Observations sur la note de la Présidente du Groupe consultatif – présenté par l'Australie

5 Document IOPC/MAY14/8/1 – présenté par la Présidente

- 5.1 Avant de présenter le document [IOPC/MAY14/8/1](#), la Présidente a rappelé au Groupe de travail que c'est l'analyse juridique du professeur Lowe (document [IOPC/OCT11/4/4](#), paragraphe 3.10) qui avait continué de constituer le 'document de base' sur lequel reposait ses travaux et que, après la deuxième réunion du Groupe de travail, un large consensus s'était dégagé pour reconnaître que les trois scénarios suivants relevaient bien de la définition du terme 'navire':
- a) des barges remorquées par des navires effectuant une navigation maritime (ou temporairement au mouillage pour des raisons en rapport avec la navigation ordinaire, un cas de force majeure ou une situation de détresse);
 - b) des unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) disposant d'une propulsion autonome et d'un équipement de direction pour la navigation en mer spécifiquement construites pour être employées soit comme unités de stockage, soit comme unités de transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; et
 - c) des 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 FSO et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction.
- 5.2 Dans son résumé du document [IOPC/MAY14/8/1](#), la Présidente a informé le Groupe de travail que 22 États, dont trois étaient des observateurs, avaient participé à la réunion du Groupe consultatif d'octobre 2013. Elle a fait observer qu'à cette réunion, le Groupe consultatif n'était revenu sur aucune des discussions du Groupe de travail à l'occasion desquelles des décisions avaient déjà été prises,

comme indiqué au paragraphe 5.1 ci-dessus, mais s'était plutôt attaché à faire avancer le débat sur les éléments sur lesquels un consensus ne s'était pas encore dégagé. La Présidente a fait observer que le Groupe consultatif avait réparti ses travaux entre la définition du terme 'navire' et la question des contributions.

5.3 Résumé de la Présidente des discussions qu'a eues le Groupe consultatif au sujet de la question de la définition du terme 'navire'

5.3.1 La Présidente a fait observer qu'au cours des discussions du Groupe consultatif, la plupart des délégations qui avaient pris la parole avaient en général manifesté leur soutien au document soumis par l'Espagne (document [IOPC/OCT13/4/3/2](#)), dans lequel celle-ci avait proposé que toute étape de conservation ou d'entreposage intervenant au cours de la chaîne du transport maritime devrait relever du champ d'application des conventions. La Présidente a cependant relevé l'absence de consensus entre les États Membres car un certain nombre d'entre eux ne souscrivaient pas à cette proposition en faisant valoir que le concept évoqué demandait à être ajusté et qu'il fallait prendre en compte le concept du transport aussi bien intérieur qu'international.

5.3.2 La Présidente a également noté qu'il fallait déterminer s'il y avait lieu d'exclure certains scénarios comme il était indiqué au paragraphe 2.5 du document [IOPC/OCT13/4/3/2](#) soumis par l'Espagne et qu'au cours de la réunion du Groupe consultatif, il y avait eu un débat approfondi sur la question de savoir si il y avait lieu ou non de dresser une liste de type de navires ou de scénarios qui relevaient de toute évidence des conventions ou à l'inverse qui se trouvaient clairement hors de leur champ d'application. La Présidente a rappelé que la plupart des délégations qui avaient pris la parole avaient dit craindre qu'une telle liste risque de ne pas être exhaustive et donc de ne pas apporter une réponse définitive. Elle a rappelé que la plupart des délégations qui avaient déjà pris la parole n'étaient pas favorables à l'idée d'élaborer des critères d'interprétation applicables aux navires car on ne pouvait pas assurer en toute certitude que ces critères seraient exhaustifs ni dire combien de critères devraient être remplis avant que les conventions ne s'appliquent.

5.3.3 La Présidente a souligné qu'en ce qui concerne la question de la définition du terme 'navire', le Groupe de travail était invité à étudier les deux approches sur lesquelles le Groupe consultatif avait débattu telles qu'indiquées aux points i) et ii) de l'alinéa a) du paragraphe 9.1 et du document de la Présidente:

- i) Toute situation dans laquelle un bâtiment transporte ou stocke des hydrocarbures à bord et qui peut être considérée comme faisant partie de la chaîne du transport maritime devrait être incluse dans le champ d'application de la Convention, sous réserve de la précision de ce que constitue un transport maritime d'hydrocarbures et ses limites; et
- ii) Elaborer une liste des catégories de bâtiments ou des scénarios qui sont clairement inclus dans ou exclus de la définition de la Convention afin de disposer d'un ensemble de critères d'interprétation conçus pour aider les organes directeurs du Fonds de 1992 à décider au cas par cas si un bâtiment donné est un 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

5.3.4 Le Groupe de travail a été invité à décider laquelle de ces deux approches il y aurait lieu d'adopter sous réserve d'une élaboration ultérieure et de présenter à l'Assemblée du Fonds de 1992 pour approbation lors d'une session à venir.

5.4 Résumé de la Présidente des discussions qu'a eues le Groupe consultatif au sujet de la question des hydrocarbures donnant lieu à contribution

5.4.1 La Présidente a noté qu'au cours de la réunion du Groupe consultatif d'octobre 2013 un certain nombre d'observations avaient été formulées sur le point de principe selon lequel si des hydrocarbures étaient reçus sur le territoire d'un État Membre, ils devaient être considérés comme donnant lieu à contribution; il s'agissait simplement de veiller à ce que la législation et l'administration voulues de

l'État Membre soient en place. Inversement, un certain nombre d'États Membres ont fait observer que les États Membres auraient du mal, que ce soit du point de vue juridique ou pratique, à établir des rapports et à tenter de recouvrer les contributions concernant des hydrocarbures transférés au cours d'opérations de transfert de navire à navire, comme il est plus précisément indiqué aux sections 6 et 7 du document [IOPC/OCT13/4/3/1](#). La Présidente a également noté que certaines délégations étaient d'avis que ce genre d'opérations ne relevait pas de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.4.2 La Présidente a en outre indiqué que le Groupe consultatif était divisé sur la question de savoir si les hydrocarbures déchargés sur des navires au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' affectés à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire devaient être considérés comme donnant lieu à contribution en application de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.4.3 Faute de consensus au sein du Groupe consultatif, la Présidente, à la section 9 du document [IOPC/MAY14/8/1](#), avait donc recommandé que les États Membres, en prévision de la troisième réunion du Groupe, approfondissent encore cette question en vue d'un accord.

6 Document [IOPC/OCT13/4/3/2](#) – présenté par l'Espagne

6.1 La délégation espagnole a présenté son document à l'intention des membres du Groupe de travail qui n'avaient pas assisté à la réunion du Groupe consultatif d'octobre 2013.

6.2 Cette délégation a déclaré, pour ce qui est de la définition du terme 'navire', que celle donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était à son avis centrée sur la capacité de transporter des hydrocarbures dans la chaîne du transport maritime et qu'il s'agissait d'activités de transport maritime qui faisaient courir un risque de dommages dus à la pollution causée par des hydrocarbures minéraux persistants. Poursuivant son explication, la délégation a dit que la chaîne ou l'activité de transport maritime commençait lorsque les hydrocarbures quittaient l'unité de production, de transformation ou de traitement, que ce soit à terre ou au large, et se terminait lorsque ces hydrocarbures étaient livrés à leur destination finale, étant entendu que les conventions en cause ne visent que la partie de la chaîne du transport maritime effectuée par voie maritime. De ce fait, comme l'a expliqué cette délégation, le 'transport' ou la 'conservation' ou 'l'entreposage' des hydrocarbures constituaient d'autres étapes dans l'activité du transport maritime et n'étaient pas à l'abri de risques, dans la mesure où il se produit toujours des mouvements entre les navires et les bâtiments, que ceux-ci soient en route ou au mouillage. En outre, cette délégation a également dit que l'arrêt et le mouillage faisaient partie intégrante de la navigation ordinaire, et relevaient donc des dispositions des conventions. La délégation a fait observer que cette approche était plus réaliste et pragmatique que tout effort pour définir la portée des conventions au moyen d'une analyse au 'cas par cas' de ce qui constituait un 'navire'.

6.3 La délégation a également dit qu'à son avis, toute conservation ou tout entreposage qui se produisait au cours de la chaîne du transport maritime devrait être considéré comme relevant des conventions, non seulement par ce qu'il s'agissait manifestement d'un élément du transport maritime mais parce que les hydrocarbures n'étaient jamais entreposés en mer sans qu'ils aient une destination commerciale finale.

6.4 Analyse des hydrocarbures donnant lieu à contribution – observations de la délégation espagnole

Aux paragraphes 3.3 et 3.4 du document [IOPC/OCT13/4/3/2](#), la délégation espagnole a émis des doutes quant à l'applicabilité des conventions aux résidus d'hydrocarbures produits dans les machines des navires et à leur transport par des barges conçues à cet effet. Selon cette délégation, dans la mesure où ces hydrocarbures ne donnaient pas lieu à contribution, il existait un risque que l'on puisse affirmer que le Fonds de 1992 ne devrait pas verser d'indemnités au titre des dommages causés en cas de déversement de tels hydrocarbures.

7 Document IOPC/MAY14/8/2 – présenté par l’Australie

7.1 La délégation australienne a présenté le document [IOPC/MAY14/8/2](#), qui visait à élaborer la proposition de la délégation espagnole et qui selon la délégation énonçait des propositions compatibles avec celles de la délégation espagnole. Au sujet des deux approches que la Présidente avait mises en exergue au paragraphe 9.1 de son document, la délégation australienne a dit préférer l’approche énoncée au point i) de l’alinéa a), car, à son avis, cette approche permettait de répondre à des situations inattendues en tenant compte de toute une série de variables. La délégation a également dit que pour autant que des limites soient placées sur la chaîne du transport maritime, cette proposition permettait de mettre en place un cadre en fonction duquel les circonstances propres à un sinistre pourraient être évaluées de manière cohérente. La délégation a expliqué que ce qu’elle envisageait visait à établir une séparation claire entre production et transport et une séparation claire entre transport et réception.

7.2 Analyse de la définition du terme ‘navire’ – observations de la délégation australienne

7.2.1 La délégation australienne a proposé une approche fonctionnelle permettant d’exprimer les limites de la chaîne du transport maritime dans des termes tirés des conventions de manière à minimiser les risques d’une distorsion de ces dernières. La délégation a proposé que:

- a) Un ‘navire’ se consacre au transport d’hydrocarbures en vrac en tant que cargaison dans la chaîne du transport maritime;
- b) Dans le cas d’hydrocarbures produits au large, la chaîne du transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment autre que celui qui les a reçus directement d’un puits sous-marin auquel il était relié. La fin de la chaîne du transport maritime correspond au moment où les hydrocarbures sont déchargés dans un port ou une installation terminale située sur le territoire d’un État;
- c) Dans le cas où soit les hydrocarbures sont produits à terre, soit ils ont été déchargés ou livrés précédemment dans un port ou une installation terminale, la chaîne du transport maritime commence là où les hydrocarbures sont chargés en tant que cargaison en vrac sur un bâtiment de mer ou un engin marin. La chaîne du transport maritime se termine lorsque la cargaison d’hydrocarbures est déchargée dans un port ou une installation terminale située sur le territoire d’un État.

7.2.2 La délégation australienne a dit qu’elle s’était efforcée d’établir une distinction claire entre la production et le transport car la production était traditionnellement régulée par les États côtiers. Elle entendait donc faire en sorte que les bâtiments impliqués dans des opérations de production ne soient pas assujettis aux dispositions des conventions. De plus, s’agissant de la question des mouvements côtiers, la délégation australienne a expliqué qu’à son avis, lorsque des hydrocarbures étaient reçus dans un port d’un pays puis chargés sur un autre navire-citerne pour être transportés dans un autre port du même pays, il s’agissait de deux chaînes de transport maritime distinctes.

7.3 Analyse des hydrocarbures donnant lieu à contribution – observations de la délégation australienne

7.3.1 S’agissant de la question des hydrocarbures donnant lieu à contribution, la délégation australienne a dit qu’à son avis, les hydrocarbures étaient reçus au bout de la chaîne du transport maritime, c’est-à-dire au moment où ils étaient déchargés dans un port ou dans une installation terminale sur le territoire d’un État contractant.

7.3.2 S’agissant du stockage au large dans les eaux territoriales, la délégation australienne a souligné le besoin de l’évaluer en fonction de la définition de ce qu’est une ‘installation terminale’, une expression qui, selon elle, ne méritait pas d’être étudiée par le Groupe de travail. Cette délégation a également noté qu’à ce moment-là, il n’avait pas été demandé au Groupe de travail d’examiner cette définition.

7.3.3 S'agissant de l'autre approche proposée au point ii) de l'alinéa a) du paragraphe 9.1 du document de la Présidente, la délégation australienne a dit qu'il ressortait des discussions du Groupe de travail qu'il était très difficile d'élaborer des exemples théoriques ou des critères qui soient toujours vrais mais que si l'Assemblée du Fonds de 1992 décidait qu'il fallait élaborer des exemples ou des critères, il serait possible de les accepter si on les considérait seulement comme ayant un caractère illustratif et non pas exhaustif ou définitif. En concluant son intervention, la délégation australienne a dit qu'à son avis, la définition du terme 'navire' demeurerait fondamentalement celle énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le concept de chaîne du transport maritime ne faisait qu'aider à l'interprétation et qu'établir un cadre permettant d'évaluer de manière cohérente des situations inédites.

8 Examen de la définition du terme 'navire'

8.1 Une délégation a dit qu'elle n'était pas sûre que le concept de chaîne du transport maritime aide à résoudre la question de savoir à quel moment un navire sur lequel étaient entreposés des hydrocarbures ne faisait plus partie de la chaîne du transport maritime. Notant que le Groupe de travail avait discuté de cette question auparavant en évoquant une limite d'un an, cette délégation se demandait si l'on envisagerait d'appliquer une limite temporelle aux bâtiments sur lesquels les hydrocarbures étaient entreposés de manière à ce qu'à un moment ils ne fassent plus partie de la chaîne du transport maritime.

8.2 Une autre délégation a dit qu'à son avis, l'idée d'étendre l'application des conventions à la chaîne du transport maritime ne permettait pas de déterminer clairement quand celles-ci devaient s'appliquer et était trop vague pour savoir si les structures ou les installations seraient couvertes. Cette délégation préférerait que soient dressées des listes établissant des catégories d'installations et des scénarios, même si l'on risquait de ne pas pouvoir prévoir tous les types d'entités. La délégation doutait également de l'opportunité d'appliquer une convention internationale à des situations purement nationales, concrètement à des barges stationnaires au mouillage dans des eaux territoriales et était d'avis que le mieux serait de traiter ce point dans la législation nationale et non pas dans des conventions internationales.

8.3 Une autre délégation a dit que lorsqu'elle était intervenue dans le débat du Groupe consultatif, elle avait compris que la définition du terme 'navire' n'impliquait aucune exigence au plan de la cargaison ni du voyage mais bien qu'il s'agissait d'une définition générale couvrant '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', accompagnée d'une réserve exigeant que pour être couverts les minéraliers-vraquiers-pétroliers devaient transporter des hydrocarbures. Cette délégation a également dit qu'au cours des discussions antérieures au sein du Groupe consultatif, elle avait préféré la proposition de la délégation espagnole parce que celle-ci avait présenté une définition centrée sur la 'capacité de transporter les hydrocarbures' dans la chaîne du transport maritime, ce qui n'impliquait aucune obligation en matière de cargaison ni de voyage en mer. Cette délégation a également dit que dans sa proposition, la délégation espagnole reconnaissait que la chaîne du transport maritime consistait à faire beaucoup plus que simplement transporter des hydrocarbures du point A au point B et que le transport des hydrocarbures comportait plusieurs étapes, y compris des périodes pendant lesquelles le bâtiment ne se déplaçait pas et remplissait des fonctions d'entreposage. La délégation a dit qu'il était cependant important de reconnaître que cette approche excluait certains éléments tels que la production et le traitement des hydrocarbures, comme indiqué au paragraphe 2.5 du document [IOPC/OCT13/4/3/2](#) soumis par l'Espagne. À son avis, il était également important de souligner qu'il n'y avait aucune obligation en matière de cargaison.

8.4 Au sujet du document [IOPC/MAY14/8/2](#), soumis par l'Australie, une délégation a dit craindre que les alinéas a) à c) du paragraphe 3.2 dudit document n'impliquent une obligation en matière de cargaison qui ne correspondait pas à son point de vue. Elle a en outre déclaré que, tout en convenant qu'il y avait lieu d'établir une distinction excluant la production, il lui faudrait étudier sa propre législation nationale avant de faire d'autres observations sur l'alinéa b) du paragraphe 3.2 du document australien.

- 8.5 Une autre délégation a dit qu'elle pensait depuis longtemps qu'aux fins des conventions instituant le régime d'indemnisation, le terme 'navire' était lié au concept de navigation et de transport d'hydrocarbures d'un emplacement à un autre, que cette intention était claire lorsque aussi bien la Convention de 1969 que celle de 1992 avaient été élaborées et que ce point de vue avait récemment été confirmé par le professeur Lowe dans son avis juridique. Toutefois, cette délégation avait également suivi de près les débats au sein du Groupe consultatif en octobre 2013 et craignait que la proposition originale de la délégation espagnole ne soit trop vague et ouverte et qu'elle élargisse le champ d'application des conventions. Aussi, cette délégation accueillait-elle avec satisfaction les précisions proposées par la délégation australienne et appuyait-elle l'idée de chaîne du transport maritime révisée pour aider à déterminer ce qu'il y a lieu de considérer comme un 'navire' aux fins de la Convention, pour autant que chaque cas soit confirmé sur la base des faits qui lui sont propres.
- 8.6 Cette délégation a également proposé d'adopter une approche 'hybride' afin de conclure les travaux du Groupe de travail en proposant que les États Membres dressent une liste des situations où il y avait consensus pour établir quel bâtiment était un 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, selon le résumé qu'a donné la Présidente au paragraphe 8.2 de son document, puis de recourir au concept de chaîne du transport maritime, tel que précisé dans le document australien, pour interpréter d'autres situations. En conclusion cette délégation a dit que cette approche 'hybride' permettrait au Groupe de travail de faire des progrès notables sur cette question délicate. De nombreuses autres délégations ont dit qu'elles trouvaient que la solution 'hybride' présentait un grand intérêt.
- 8.7 Une autre délégation a dit qu'elle préférait l'approche énoncée au point i) de l'alinéa a) du paragraphe 9.1 du document de la Présidente, qui reposait sur les propositions qu'elle avait faites à la première réunion du Groupe de travail mais qu'elle était également très intéressée par le document espagnol et le document australien et que ce dernier pourrait être examiné plus en détail si d'autres délégations en étaient d'accord.
- 8.8 Une délégation a dit qu'elle avait clairement exposé sa position en diverses occasions et qu'elle appuyait pleinement, en les faisant siennes, les vues exprimées dans le rapport du professeur Lowe. Elle était cependant aussi attirée par la proposition de la délégation australienne qui, selon elle, développait et précisait le concept énoncé par la délégation espagnole et établissait un cadre d'interprétation en cas d'ambiguïté. Cette délégation a également dit qu'elle était favorable à l'approche 'hybride' qui incluait des listes sur lesquelles il pourrait être facile de s'entendre ainsi qu'au cadre d'interprétation proposé par la délégation australienne, mais que si le concept était interprété de manières différentes elle hésiterait à appuyer une telle approche.
- 8.9 Une autre délégation a proposé que le Groupe de travail se demande quel but les conventions devraient poursuivre aujourd'hui et à partir de là s'efforcer d'en tirer une interprétation conforme au libellé des conventions. Cette délégation était également favorable à une interprétation 'large' plutôt que 'restrictive' en ce qui concernait l'indemnisation des dommages dus à la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures à partir de navires en général et souscrivait donc à l'alinéa a) du paragraphe 9.1 du document de la Présidente et au concept proposé dans le document de la délégation espagnole.
- 8.10 Une délégation a rappelé que lorsque le septième Groupe de travail intersessions a été créé, il y avait cinq questions à examiner, notamment celle de savoir si les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et les unités flottantes de stockage (FSU) relevaient ou non de la définition du terme 'navire' donnée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cette délégation a dit que le professeur Lowe avait clairement répondu à cette question dans l'avis juridique qu'il avait soumis à la réunion de l'Assemblée d'octobre 2011. Elle a expliqué que, d'après le professeur Lowe, il fallait que soient réunis les deux éléments essentiels, à savoir le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et le voyage en mer, pour qu'une FSO ou une FSU soit considérée comme un 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En outre, les termes 'transport' et 'cargaison' utilisés dans l'article en question impliquaient

clairement le déplacement d'une cargaison d'hydrocarbures d'un lieu à un autre, d'où il s'ensuit qu'une unité flottante de stockage ou de déchargement ne saurait être considérée comme relevant de la définition du terme 'navire' au sens de l'article en question. Cette délégation a dit que s'il était possible d'élaborer des listes, des scénarios ou des catégories de bâtiments permettant d'identifier un 'navire' comme relevant des conventions, dans ce cas elle estimait que l'approche énoncée au point ii) de l'alinéa a) du paragraphe 9.1 était davantage conforme aux conventions.

- 8.11 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Associations a dit qu'à son avis il serait très difficile d'appliquer la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds si le Groupe de travail aboutissait à une conclusion permettant aux États Membres d'appliquer à leur gré les critères à tel ou tel bâtiment, que ce soit au bâtiment lui-même ou à l'activité qu'il accomplit. L'International Group a dit qu'il était opposé à ce genre de souplesse et de pouvoir discrétionnaire dans le système. S'agissant de la discussion sur la chaîne du transport maritime, cette délégation a dit qu'un consensus semblait se dégager sur le fait que la plupart des délégations ne souhaitaient pas déclarer les opérations de production comme relevant de la responsabilité prévue par le régime d'indemnisation et qu'elle pourrait, sous forme de lignes directrices ou de principes généraux écrits, donner si on lui en faisait la demande son point de vue sur ce à quoi ressemblait une opération de production.
- 8.12 La délégation d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a dit qu'elle n'était pas favorable à une interprétation étroite de la Convention et souscrivait aux propositions des délégations espagnole et australienne compte tenu des observations supplémentaires formulées au cours du débat qui venait de se dérouler. Toutefois, elle souhaiterait avoir davantage de temps pour examiner plus en détail les propositions de la délégation australienne mais a dit que d'une manière générale elle estimait que celles-ci permettraient de déterminer, avec davantage de clarté qu'à l'heure actuelle, si tel ou tel bâtiment relevait du régime d'indemnisation. Cette délégation a également dit qu'il fallait exclure les activités de production d'hydrocarbures mais qu'il convenait que le transport des hydrocarbures relève du régime d'indemnisation.
- 8.13 En réponse aux observations formulées par d'autres délégations, la délégation espagnole a dit que si les délégations étaient d'accord pour utiliser le concept de la chaîne du transport maritime pour interpréter la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la prochaine étape consisterait à définir les points d'origine et de destination. Cette délégation était d'avis que cela permettrait de définir jusqu'où allait le concept de production, où commençait le concept de chaîne du transport maritime et où se terminait cette chaîne du transport maritime. Elle a confirmé que les exemples contenus dans le document de la délégation australienne constituaient une formule utile.
- 8.14 Résumé de la Présidente concernant la question de la définition du terme 'navire'

S'agissant des deux approches possibles envisagées aux points i) et ii) de l'alinéa a) du paragraphe 9.1 du document [IOPC/MAY14/8/1](#), la Présidente a constaté un large appui en faveur des propositions espagnole et australienne et donc en faveur de l'approche i) énoncée dans le document de la Présidente. Toutefois, des suffrages sont également allés à 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 du transport maritime tel que précisé dans le document australien pour s'en servir comme instrument d'interprétation au moment de faire face à d'autres situations. La Présidente a dit que restaient à préciser certaines zones d'ombre qui avaient été relevées, par exemple la question de savoir où commençait la chaîne du transport maritime et où elle finissait. La Présidente a dit qu'en tout état de cause, il était manifestement nécessaire de progresser de manière uniforme afin d'éviter toute interprétation au niveau national.

9 Examen de la question des contributions visées par l'alinéa a) de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds

- 9.1 Après avoir présenté le document [IOPC/MAY14/8/2](#) en faisant expressément référence à la proposition de la délégation espagnole et en utilisant la terminologie contenue dans les conventions, la délégation australienne a dit qu'au paragraphe 4.1 de son document elle proposait qu'aux fins de l'alinéa a) de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les hydrocarbures devaient être considérés comme reçus à la fin de la chaîne du transport maritime, c'est-à-dire au moment où ils étaient déchargés dans un port ou une installation terminale sur le territoire d'un État contractant. Soulignant en outre qu'elle ne cherchait pas à redéfinir le terme 'installation terminale', cette délégation a dit qu'à son avis, la chaîne du transport maritime combinée avec la définition d'installation terminale établissait un cadre clair permettant de déterminer nettement quelles étaient les hydrocarbures devant donner lieu à contribution.
- 9.2 Une délégation a évoqué le débat au sein du Groupe consultatif et a dit qu'à son avis, les questions relatives à la couverture et aux contributions étaient totalement distinctes. Selon elle, un des attraits actuels du système de contribution appliqué aujourd'hui était sa simplicité et elle craignait que si on voulait le changer pour y inclure les bâtiments au mouillage permanent ou semi permanent, cela compliquerait l'affaire en demandant une charge administrative beaucoup plus lourde aux États Membres contre peu d'avantages. Cette délégation a également dit que, contrairement à ce qu'ont soutenu diverses autres délégations lors des discussions du Groupe consultatif, à son avis, la tentative d'inclure les transferts de navire à navire dans la question des contributions posait un problème pratique plutôt que de principe mais qu'il y aurait également des incidences juridiques à résoudre.
- 9.3 Cette délégation a aussi dit qu'au cours des discussions au sein du Groupe consultatif, un certain nombre d'États Membres avait fait valoir qu'il serait difficile d'identifier le détenteur du titre de propriété des hydrocarbures au moment du transfert de navire à navire et que même si le détenteur pouvait être identifié, on rencontrerait des difficultés lorsqu'on essaierait de mettre les contributions en recouvrement en raison de problèmes juridictionnels. Cette délégation a dit qu'il pouvait en découler d'autres problèmes puisque, en vertu aussi bien de la Convention de 1992 portant création du Fonds que du Protocole portant création du Fonds complémentaire, si un État Membre ne soumettait pas les rapports exigés par le texte, cet État pouvait se trouver obligé de prendre à sa charge la perte encourue par le Fonds de 1992 ou le Fonds complémentaire par suite de la non-soumission des rapports ou de la soumission de rapports inexacts. De même, cette délégation a dit que si un sinistre se produisait dans un État Membre du Fonds complémentaire alors que l'État impliqué ne s'était pas acquitté de ses obligations en matière de soumission de rapports par suite de difficultés rencontrées pour identifier les détenteurs du titre de propriété des hydrocarbures en cause dans les opérations de transfert de navire à navire, les indemnités pouvaient ne pas être versées aux entités de cet État jusqu'à ce que ces obligations aient été satisfaites conformément à l'article 15 du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Cette délégation a dit que d'après son expérience, malgré le risque qu'impliquaient les opérations de transfert de navire à navire et malgré le nombre de transferts effectués quotidiennement, à ce jour les sinistres avaient été mineurs. Il en ressortait que le risque n'était pas tel qu'il soit nécessaire d'appliquer le régime de contributions aux hydrocarbures transférés lors d'opérations de navire à navire.
- 9.4 Cette délégation a également dit ne pas être d'accord avec l'interprétation donnée par la délégation australienne car elle se demandait si la définition de l'expression 'installation terminale' donnée à l'article 1.8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds renvoyait aux types de bâtiments examinés par le Groupe de travail. À son avis, la référence faite à des 'installations terminales' dans la Convention de 1992 portant création du Fonds visait des installations à caractère plus permanent. Plusieurs autres délégations ont souscrit à ce point de vue.
- 9.5 Une autre délégation a dit et qu'il y avait lieu de réfléchir plus à fond à la définition de l'expression 'installation terminale'. Selon cette délégation, certaines questions se posaient qui amenaient à se demander si les 'installations au large' relevaient de la définition des 'installations terminales' car la définition donnée à l'article 1.8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds englobait les

installations situées au large et reliées à un emplacement de stockage d'hydrocarbures en vrac permettant la réception d'hydrocarbures transportés par voie d'eau. Cette délégation a souligné qu'à son avis, s'il n'y avait pas une telle liaison, il n'y avait pas 'd'installation terminale' ni donc d'obligation de faire rapport ou de verser des contributions.

- 9.6 La délégation espagnole doutait que les dommages dus à la pollution causée par des hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution soient couverts par le régime d'indemnisation. En réponse aux observations formulées par la délégation qui l'avait précédée dans l'usage de la parole au sujet des 'installations terminales', la délégation espagnole a dit que la définition donnée à l'article 1.8 avait un caractère général non exclusif. Elle s'interrogeait également au sujet des navires-citernes à flot pendant de longues périodes pour mener des opérations de transfert de navire à navire qui ne relevaient peut-être pas de la définition des installations terminales.
- 9.7 En réponse aux questions posées, la Présidente a dit que la question de savoir si les hydrocarbures se trouvant à bord d'un 'navire mère' donnaient lieu à contribution était soulevée dans le document [IOPC/OCT10/4/3/1](#), et que le Groupe de travail avait convenu que les hydrocarbures se trouvant à bord de 'navires mères' ne devaient pas être considérés comme donnant lieu à contribution au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 9.8 Une autre délégation a dit qu'à son avis, si des hydrocarbures étaient reçus sur le territoire d'un État Membre, le risque de pollution s'en trouvait accru et la réception devait être déclarée, mais que l'on rencontrait des problèmes au moment d'essayer de mettre cette approche en pratique. Cette délégation a dit qu'il était possible de surveiller l'importation des hydrocarbures à partir des acquits de douane et qu'il était également possible de suivre les transferts côtiers d'hydrocarbures (cabotage), mais elle estimait qu'un problème se posait dans le cas des opérations de transfert de navire à navire pour lesquelles une autorisation n'était pas toujours exigée et que l'on ne pouvait donc vérifier qu'en envoyant des inspecteurs surveiller les opérations, ce qui n'était pas toujours possible. Cette délégation a aussi déclaré qu'il était difficile d'identifier le propriétaire de la cargaison au moment d'une opération de transfert de navire à navire.
- 9.9 En réponse à des observations formulées précédemment au sujet 'd'installations terminales', la délégation australienne a dit que même si l'on s'entendait au sujet des bâtiments au mouillage de façon semi-permanente et permanente, il était nécessaire d'étudier la question de savoir s'il existait des bâtiments 'au mouillage de façon semi-permanente ou permanente' qui relevaient de la définition d'une 'installation terminale' ou n'en relevaient pas.
- 9.10 Deux délégations ont dit qu'elles souscrivaient à l'idée selon laquelle tous les hydrocarbures reçus sur le territoire d'un État Membre devaient être considérés comme donnant lieu à contribution, même si elles reconnaissaient l'une et l'autre qu'il était difficile d'essayer de recouvrer des contributions dues par suite d'opérations de transfert de navire à navire. Une délégation a dit qu'elle souhaitait éviter un accord trop rapide et que seuls les hydrocarbures qui étaient reçus dans des terminaux terrestres devaient donner lieu à contribution. Selon cette délégation, il y avait des exemples dans la région des Caraïbes de grands navires-citernes qui procédaient à des opérations de transfert de navire à navire comportant des risques mais peu onéreuses, et la délégation proposait donc que tous les hydrocarbures reçus sur le territoire d'un État Membre soient considérés comme donnant lieu à contribution à moins qu'il ne soit impossible d'assurer une surveillance ou de recouvrer des contributions.
- 9.11 Une autre délégation a dit qu'avant de se prononcer il serait sage d'enquêter sur la question de savoir jusqu'à quel point les transferts de navire à navire posaient un problème et de prendre en compte la charge administrative que représentait pour l'État Membre concerné l'application du système des contributions à ces opérations.

9.12 Résumé de la Présidente concernant la question des contributions

La Présidente a noté qu'un certain nombre de délégations étaient d'avis que tous les hydrocarbures reçus sur le territoire d'un État Membre devraient être considérés comme donnant lieu à contribution. Toutefois, elle a noté qu'un grand nombre de délégations avaient reconnu qu'il pourrait être difficile tant du point de vue pratique que juridique d'essayer d'identifier les contribuables et de recouvrer les contributions en cas d'opérations de transfert de navire à navire. Les délégations souhaitaient manifestement que la définition de l'expression 'installation terminale' soit étudiée plus avant et il serait nécessaire de déterminer s'il existait des bâtiments 'au mouillage de façon semi-permanente ou permanente' qui relevaient de cette définition ou n'en relevaient pas.

10 Conclusion de la troisième réunion du Groupe de travail

10.1 Après avoir résumé les discussions dans chacun des deux domaines traités concernant la définition du terme 'navire' et les hydrocarbures donnant lieu à contribution, la Présidente a indiqué qu'il faudrait que le septième Groupe de travail intersessions tiende une autre réunion au printemps 2015. Elle a fait observer que dans plusieurs domaines de discussions un accord s'était clairement dégagé et que le Groupe de travail devrait s'efforcer de mettre fin à ses travaux à sa prochaine réunion. La Présidente a proposé que la prochaine étape consiste pour elle, en coopération avec le Secrétariat, à produire un document qui serait soumis lors de la réunion en question et qui à la fois préciserait les points d'accord et mettrait en exergue les propositions traitées pendant la troisième réunion du Groupe de travail, à savoir les propositions espagnole et australienne ainsi que l'approche 'hybride' à laquelle un certain nombre de délégations avaient souscrit.

10.2 La Présidente a proposé que le mandat du Groupe de travail soit revu pour permettre au Groupe d'achever ses travaux au printemps 2015 et de présenter un rapport final à la session d'octobre 2015 de l'Assemblée du Fonds de 1992.

11 Mesures à prendre

11.1 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) Étudier la possibilité de revoir le mandat du Groupe de travail pour lui permettre de poursuivre ses travaux et de tenir les autres réunions nécessaires.

11.2 Septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992

Le septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.
