



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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/OCT15/4/2 IOPC/APR15/8/2	
Original: ANGLAIS	11 septembre 2015	
Assemblée du Fonds de 1992	92A20	•
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC65	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA11	
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG7/4	•

RAPPORT FINAL DU SEPTIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS

EXAMEN DE LA DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE'

Note du Secrétariat

Résumé:

Le septième Groupe de travail intersessions, sous la présidence de Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark), a concentré ses travaux sur les propositions visant à résoudre les points en suspens précédemment examinés par le septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992, relatifs à la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Groupe de travail s'est réuni à quatre reprises, en avril 2012, en avril 2013, en mai 2014 et en avril 2015. En outre, le Groupe consultatif a tenu une réunion en octobre 2013.

Lors de la première réunion du Groupe de travail, tenue en avril 2012, la Présidente a présenté le document [IOPC/APR12/11/1](#), qui définit les cinq questions clés soulevées par le professeur Vaughan Lowe QC dans le document [IOPC/OCT11/4/4](#), sur lesquelles se sont axées les discussions du Groupe de travail lors des réunions ultérieures.

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 troisième réunion en 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 la délégation australienne 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.

La quatrième et dernière réunion du Groupe de travail, tenue en avril 2015, a porté sur la discussion du document [IOPC/APR15/8/1](#), dans lequel figurait un projet de liste indicative de bâtiments et qui invitait les États Membres à établir s'ils relevaient ou non clairement de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Groupe de travail a également examiné la proposition d'une 'approche hybride' qui fait intervenir le concept de la chaîne de transport maritime en tant qu'outil d'interprétation pour trancher les cas (bâtiments ou scénarios) où il est difficile de déterminer si la définition du terme 'navire' s'applique.

Le Groupe de travail a poursuivi l'examen de la question de savoir si les hydrocarbures reçus de bâtiments au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' devraient être considérés comme reçus au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Mesures à prendre: Assemblée du Fonds de 1992

- i) Décider d'accepter ou non les recommandations du Groupe de travail concernant:
 - 1) la liste indicative des bâtiments qui relèvent ou non clairement de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;
 - 2) l'approche hybride qui fait intervenir la chaîne de transport maritime dans le cas des 'zones d'ombre' où il est difficile de déterminer si un bâtiment relève ou non de la définition du terme 'navire'; et
 - 3) la question des contributions au titre des bâtiments effectuant des opérations de transfert de navire à navire alors qu'ils sont au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente', visées par l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- ii) Décider de charger ou non le Secrétariat de produire un document d'orientation rendant compte des conclusions du Groupe de travail, en vue d'être présenté à l'examen lors de la session de printemps 2016 de l'Assemblée du Fonds de 1992.

1 Introduction/Contexte

- 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 de travail est défini à l'annexe III du document [IOPC/OCT11/11/1](#).

Première réunion du septième Groupe de travail intersessions (avril 2012)

- 1.2 Lors de la première réunion du Groupe de travail, tenue en avril 2012, la Présidente a présenté le document [IOPC/APR12/11/1](#), qui définit les 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.

Deuxième réunion du septième Groupe de travail intersessions (avril 2013)

- 1.3 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 présentés 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.

- 1.4 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](#).

Réunion du Groupe consultatif (28 octobre 2013)

- 1.5 Le Groupe consultatif a examiné 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](#)).
- 1.6 Lors de la réunion du 28 octobre 2013, le Groupe consultatif a examiné de façon approfondie le concept de la ‘chaîne de transport maritime’ proposé par l’Espagne; il s’est également penché sur la question des contributions, en particulier en référence aux déchargements d’hydrocarbures dans des unités flottantes de stockage (FSU) et/ou des unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) situées dans les eaux territoriales d’un État partie à la Convention, et des déchargements d’hydrocarbures dans des navires-citernes qui restent au même endroit pendant une période prolongée pour effectuer des opérations de transfert de navire à navire.

Troisième réunion du septième Groupe de travail intersessions (mai 2014)

- 1.7 À la troisième réunion du Groupe de travail, 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 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](#).

Rapport de la Présidente du Groupe de travail à l’Assemblée du Fonds de 1992 (octobre 2014)

- 1.8 En octobre 2014, la Présidente du Groupe de travail a présenté le document [IOPC/OCT14/4/2/Rev.1](#) portant sur les discussions tenues et les conclusions tirées de la troisième réunion du septième Groupe de travail intersessions tenue en mai 2014.
- 1.9 La Présidente a déclaré que le document qu’elle avait l’intention de publier pour la prochaine réunion du Groupe de travail ferait le récapitulatif des points sur lesquels un consensus s’était fait et porterait essentiellement sur les questions qui demeurent en suspens. Toutes les délégations qui ont pris la parole ont appuyé la proposition de la Présidente visant à réviser le mandat du Groupe de travail de sorte que ce dernier puisse tenir une réunion supplémentaire et terminer ses travaux au printemps 2015, puis présenter ses conclusions à l’Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 2015.

Quatrième réunion du septième Groupe de travail intersessions (avril 2015)

- 1.10 En avril 2015, le Groupe de travail a examiné le document [IOPC/APR15/8/1](#) soumis par la Présidente et le document [IOPC/APR15/8/1/1](#) soumis par la République de Corée. La Présidente a noté qu’il semblait exister un large consensus sur plusieurs questions débattues lors de précédentes réunions, mais également un certain nombre de questions importantes sur lesquelles, à ce jour, aucun consensus n’avait été atteint et sur lesquelles le Groupe de travail était invité à se concentrer afin d’achever ses travaux.

2 Mandat

- 2.1 Le septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 a été créé par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2011. L'Assemblée a adopté le mandat confié au Groupe de travail (révisé en 2013) tel qu'il figure à l'annexe II du document [IOPC/OCT13/11/1](#). Lors de sa réunion de mai 2014, le Groupe de travail a proposé que son mandat soit prolongé pour lui permettre de tenir une réunion supplémentaire au printemps 2015 et de présenter un rapport final à la session d'octobre 2015 de l'Assemblée du Fonds de 1992.
- 2.2 Le mandat du Groupe de travail, tel que révisé par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa dix-neuvième session en octobre 2013, porte sur les points ci-après:
- la nécessité de trouver des solutions sans modifier les conventions en vigueur;
 - 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;
 - 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;
 - 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 2015 de l'Assemblée du Fonds de 1992.

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).

- 2.3 Le mandat révisé du Groupe de travail figure à l'annexe I.

3.1 Participation

- 3.1 Les États Membres ci-après étaient représentés au minimum à l'une des réunions du Groupe de travail ou du Groupe consultatif:

Afrique du Sud	France	Philippines
Algérie	Ghana	Pologne
Allemagne	Grèce	Portugal
Angola	Grenade	Qatar
Antigua-et-Barbuda	Îles Marshall	République arabe syrienne
Argentine	Inde	République de Corée
Australie	Irlande	République dominicaine
Bahamas	Japon	République islamique d'Iran
Belgique	Kenya	République-Unie de Tanzanie
Bulgarie	Lettonie	Royaume-Uni
Cameroun	Libéria	Saint-Kitts-et-Nevis
Canada	Malaisie	Sainte-Lucie
Chine ^{<1>}	Malte	Singapour
Chypre	Maroc	Sri Lanka
Colombie	Mexique	Suède
Côte d'Ivoire	Monaco	Trinité-et-Tobago
Danemark	Mozambique	Tunisie

^{<1>} La Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique uniquement à la Région administrative spéciale de Hong Kong.

Dominique	Namibie	Turquie
Émirats arabes unis	Nigéria	Uruguay
Équateur	Norvège	Vanuatu
Espagne	Nouvelle-Zélande	Venezuela (République bolivarienne du)
Estonie	Oman	
Fédération de Russie	Panama	
Fidji	Papouasie-Nouvelle-Guinée	
Finlande	Pays-Bas	

- 3.2 Neuf États non membres, à savoir l'Arabie saoudite, le Brésil, le Chili, la Côte d'Ivoire, le Guatemala, l'Indonésie, le Pérou, la Thaïlande et l'Ukraine, étaient représentés au minimum à l'une des réunions en qualité d'observateur.
- 3.3 Les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales ci-après ont participé au moins à l'une des réunions du Groupe de travail ou du Groupe consultatif en qualité d'observateur:

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne
 Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC)
 Organisation maritime internationale (OMI)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
 Association internationale des sociétés de classification (IACS)
 BIMCO
 Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
 Comité maritime international (CMI)
 Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM)
 Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)
 International Group of P&I Associations
 International Spill Control Organization (ISCO)
 International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
 Union internationale d'assurances transports (IUMI)
 World LPG Association (WLPGA)

4 Documents examinés par le Groupe de travail

Le Groupe de travail a examiné les documents suivants:

4.1 Première réunion du septième Groupe de travail intersessions (avril 2012)

[IOPC OCT11/4/4](#) &
[IOPC/APR12/11/1](#)

Examen de la définition du terme 'navire' – note de la Présidente

Suite à la présentation du document [IOPC/OCT11/4/4](#) en octobre 2011, dans lequel figure l'analyse juridique menée par le professeur Vaughan Lowe QC concernant l'interprétation de la définition du terme 'navire' dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le document [IOPC/APR12/11/1](#) invitait le Groupe de travail à examiner les questions ci-dessous en ne perdant pas de vue les incidences que ces propositions pourraient avoir sur le régime international d'indemnisation en termes de responsabilité, d'indemnisation et de contributions:

- a) Décider si les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et les unités flottantes de stockage (FSU) relèvent de la définition du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;
- b) Décider si une année est une période de temps raisonnable pour permettre à un bâtiment de rester au mouillage avant de poursuivre son voyage et de conserver la qualité de 'navire' selon l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et décider si cette question doit être tranchée en fonction des circonstances de l'affaire;
- c) Décider si l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait confirmer sa décision, prise en octobre 2006, selon laquelle 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 des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds;
- d) Décider si l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait décider, puisque les navires 'mères' décrits aux paragraphes 5.1 à 5.3 du document [IOPC/OCT10/4/3/1](#) ne sont pas au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente', si les hydrocarbures à bord sont alors considérés comme des hydrocarbures 'reçus' au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds; et
- e) Décider si une année représente une période raisonnable au-delà de laquelle un bâtiment doit être considéré comme étant au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' et, par conséquent, si les hydrocarbures reçus dans ces bâtiments doivent être considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et décider si cette question doit être tranchée à la lumière des circonstances de l'affaire.

4.2 Deuxième réunion du septième Groupe de travail intersessions (avril 2013)

[IOPC/APR13/7/1](#)

Définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds – document présenté par les Pays-Bas

La délégation néerlandaise a présenté le document [IOPC/APR13/7/1](#) qui répertoriait divers navires et activités et a proposé une interprétation de la couverture du régime international d'indemnisation et des contributions à ce régime.

La délégation néerlandaise a répertorié les navires et activités ci-après:

- i. Un navire-citerne chargé restant au même endroit pendant une longue période;
- ii. Un navire-citerne restant au même endroit pendant une longue période, réalisant des opérations de transfert de navire à navire;
- iii. Un engin exploité au large; et
- iv. Une installation flottante de réception de déchets mazoutés.

[IOPC/APR13/7/2](#)

Examen de la définition du terme ‘navire’ – document présenté par l’Australie

La délégation australienne a présenté le document [IOPC/APR13/7/2](#) dans lequel elle proposait d’élaborer des critères d’interprétation conformes aux propositions émises par le professeur Vaughan Lowe QC dans le document [IOPC/OCT11/4/4](#), annexe 1, paragraphes 113 à 130, et soumettait en outre des critères et observations supplémentaires à l’examen du Groupe de travail.

[IOPC/APR13/7/3](#)

Barges à la dérive et définition du terme ‘navire’ – document présenté par l’Australie

Le document [IOPC/APR13/7/3](#), présenté par la délégation australienne, soumettait à l’examen du Groupe de travail le scénario d’une barge ayant perdu son câble de remorquage et posait la question de savoir si, dans de telles circonstances, la barge perdrait son statut de ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

[IOPC/APR13/7/4](#)

Examen de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de l’article 1.2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds – document présenté par la Chambre internationale de la marine marchande et l’International Group of P&I Associations

Les délégations de l’industrie (ayant statut d’observateur) qui ont rédigé le document [IOPC/APR13/7/4](#) ont fourni des renseignements et des statistiques dans l’objectif de faciliter les délibérations du Groupe de travail. Selon ces statistiques, 11 États Membres avaient déjà délivré des certificats en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, au titre de 41 FSO/FSU.

4.3 Réunion du Groupe consultatif (octobre 2013)

[IOPC/OCT13/4/3/1](#)

Examen de la définition du terme ‘navire’ – note de la Présidente

Le document de la Présidente contenait les décisions du Groupe de travail concernant les cinq questions examinées dans le document [IOPC/APR12/11/1](#), ainsi que des propositions de critères généraux soumises à l’examen du Groupe de travail dans l’objectif qu’elles soient examinées au cas par cas par les organes directeurs du Fonds de 1992, afin de déterminer si le bâtiment en question était un ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

[IOPC/OCT13/4/3/2](#)

Définition du terme ‘navire’ – document présenté par l’Espagne

La délégation espagnole a présenté le document [IOPC/OCT13/4/3/2](#), dans lequel il était proposé que la définition du terme ‘navire’ repose sur l’aptitude à contenir des hydrocarbures dans la chaîne de transport maritime et qui englobait les activités de transport maritime qui comportent un risque de pollution par les hydrocarbures minéraux persistants, notamment la conservation ou le stockage, tout en excluant les dommages dus à une quelconque activité de production ou de traitement des hydrocarbures, y compris la séparation eau-gaz, et sa gestion, ou bien les activités autres que la conservation des hydrocarbures dans le but de pouvoir les transporter depuis leur point d’origine jusqu’à leur destination finale.

De l'avis de l'auteur du document, la chaîne de transport maritime des hydrocarbures commence au moment où ceux-ci sortent de l'unité de production, de transformation ou de traitement, que ce soit à terre ou au large, et se termine lorsqu'ils sont livrés à leur destination finale, tout en notant que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne vise que les transports effectués par voie maritime.

[IOPC/OCT13/4/3/3](#)

Définition du terme 'navire' – document présenté par le Japon

Dans le document [IOPC/OCT13/4/3/3](#), la délégation japonaise s'est efforcée de fournir des éclaircissements sur l'interprétation de la définition du terme 'navire', en se référant à l'historique de rédaction des conventions et protocoles et aux débats et décisions antérieurs des organes directeurs des FIPOI, notamment les décisions de l'Assemblée du Fonds de 1971 et de l'Assemblée du Fonds de 1992 sur les citernes flottantes et les 'navires morts', respectivement.

De l'avis des auteurs du document, il n'est ni approprié ni justifié de modifier l'équilibre délicat entre les intérêts des propriétaires de navires/assureurs, des réceptionnaires d'hydrocarbures et des victimes potentielles de déversements d'hydrocarbures, en élargissant le champ d'application des conventions pour y inclure les bâtiments qui ne transportent pas d'hydrocarbures en vrac sous forme de cargaison.

[IOPC/OCT13/4/3/4](#)

Examen de la définition du terme 'navire' – document présenté par l'International Group of P&I Associations

L'International Group of P&I Associations a présenté le document [IOPC/OCT13/4/3/4](#) en réponse à l'invitation de la Présidente à identifier les FSO utilisées exclusivement pour l'entreposage de déchets mazoutés et à déterminer si elles ont reçu une 'carte bleue' conforme à la Convention sur la responsabilité civile et/ou si un État partie à cette Convention a délivré un certificat d'État. Selon les auteurs, il n'a pas été possible d'apporter de précisions sur cette question, car il faut pour cela une quantité de détails que les associations P&I ne peuvent tout simplement pas fournir.

[IOPC/OCT13/4/3/5](#)

Définition du terme 'navire' – document présenté par la République de Corée

Dans le document [IOPC/OCT13/4/3/5](#), la délégation de la République de Corée formulait des observations sur les décisions prises précédemment par l'Assemblée du Fonds de 1992 et indiquait en outre qu'à son avis, les bâtiments au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' doivent être considérés comme des FSU exploitées en tant que terminaux au large et que, par conséquent, les hydrocarbures faisant l'objet d'opérations de transfert de navire à navire sur ces bâtiments doivent être considérés comme donnant lieu à contribution au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

[IOPC/OCT13/4/3/6](#)

Examen de la définition du terme 'navire' – document présenté par l'International Group of P&I Associations et par la Chambre internationale de la marine marchande

Dans le document [IOPC/OCT13/4/3/6](#), les auteurs font part de leurs préoccupations concernant la proposition d'application au cas par cas de

critères discrétionnaires à laquelle il est proposé de procéder rétroactivement, en faisant valoir que cela pourrait conduire à une application juridique fragmentée des Conventions de 1992 et accorder, sans le vouloir, aux tribunaux nationaux une plus grande souplesse au moment de déterminer si certains types de bâtiments peuvent être reconnus comme relevant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les auteurs ont également formulé des observations sur les critères proposés par la Présidente dans le document [IOPC/OCT13/4/3/1](#) et soumis des critères supplémentaires à l'examen du Groupe de travail.

4.4 Troisième réunion du septième Groupe de travail intersessions (mai 2014)

[IOPC/MAY14/8/1](#)

Examen de la définition du terme 'navire' – note de la Présidente

Le document présenté par la Présidente résumait les discussions du Groupe consultatif créé pour débattre des questions clés identifiées à la réunion du septième Groupe de travail intersessions d'avril 2013 et comprenait un résumé des débats qui ont suivi la présentation des documents mentionnés ci-dessus.

Le document invitait aussi le Groupe de travail à:

- a) étudier les deux approches sur lesquelles le Groupe consultatif avait débattu, à savoir:
 - 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 de 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.
 - ii. Élaborer 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.
- b) 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.

[IOPC/MAY14/8/2](#)

Examen de la définition du terme 'navire', observations sur la note de la Présidente du Groupe consultatif – document présenté par l'Australie

La délégation australienne a présenté le document [IOPC/MAY14/8/2](#), dans lequel les auteurs indiquent que leur préférence va à la première des deux approches qui avaient été examinées par le Groupe consultatif, à condition que les précisions nécessaires soient apportées aux limites de la 'chaîne de transport maritime'. Les auteurs suggèrent un moyen de préciser ces limites et formulent des observations sur les questions liées à la définition du terme 'navire' et aux contributions.

4.5 Quatrième et dernière réunion du septième Groupe de travail intersessions (avril 2015)

Le Groupe de travail a examiné les deux documents suivants lors de sa quatrième réunion:

[IOPC/APR15/8/1](#) *Examen de la définition du terme ‘navire’ –note de la Présidente^{<2>}*

[IOPC/APR15/8/1/1](#) *Définition des termes ‘navire’ et ‘réception’ – document présenté par la République de Corée^{<3>}*

5 Examen préliminaire de la définition du terme ‘navire’ par le Groupe de travail (avril 2012 et avril 2013)

5.1 Le Groupe de travail a examiné les questions soulevées dans l’analyse juridique du professeur Lowe, qui demeure le ‘document de base’ des travaux du Groupe de travail, dans le but d’arrêter sa position et de formuler des recommandations à l’intention de l’Assemblée du Fonds de 1992 sur la définition du terme ‘navire’ et sur les conséquences de ces recommandations sur le régime de contribution.

5.2 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) Les 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) Les engins construits ou adaptés à l’origine (ou pouvant être exploités) en tant que bâtiments pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en FSO et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction.

5.3 Les deux questions soulevées dans l’analyse juridique du professeur Lowe relatives à la définition du terme ‘navire’ et examinées ultérieurement par le Groupe de travail à sa troisième session, en mai 2014, étaient les suivantes:

- 1) Une année est-elle une période raisonnable pour permettre à un bâtiment de rester au mouillage avant de poursuivre son voyage tout en conservant la qualité de ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et la question doit-elle être tranchée au cas par cas en fonction des circonstances?
- 2) Les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et les unités flottantes de stockage (FSU) relèvent-elles de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile?

5.4 S’agissant de ces deux questions, le Groupe de travail a décidé ce qui suit:

Questions pour lesquelles un consensus a été atteint

- 1) Une année est-elle une période raisonnable pour permettre à un bâtiment de rester au mouillage avant de poursuivre son voyage tout en conservant la qualité de ‘navire’ au sens de l’article I.1 de

<2> Voir paragraphe 12.1.

<3> Voir paragraphe 12.2.

la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et la question doit-elle être tranchée au cas par cas en fonction des circonstances?

Le Groupe de travail n'était pas favorable à la proposition visant à fixer une durée déterminée pendant laquelle un bâtiment serait autorisé à rester au mouillage avant de reprendre son activité de transport en conservant sa qualité de 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 2) Le Groupe de travail a estimé que les exemples décrits au paragraphe 5.2 ci-dessus relevaient de la définition du terme 'navire'.

Questions qui demeurent en suspens

- 3) En dehors des exemples décrits au paragraphe 5.2 ci-dessus, les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et les unités flottantes de stockage (FSU) relèvent-elles de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile?

- 5.5 Le Groupe de travail était largement en faveur de l'élaboration de critères d'interprétation et de la recherche de solutions pratiques qui permettraient de définir un 'navire' au sens des Conventions de 1992 au cas par cas. La Présidente avait constitué un Groupe consultatif chargé de se réunir avant la réunion suivante du Groupe de travail en avril 2013 en vue d'arriver à une convergence de vues et, si possible, de soumettre des propositions plus concrètes, éventuellement sous la forme d'un document d'orientation ou de critères auxquels les FIPOL et les États Membres pourraient se conformer.

6 Examen préliminaire de la question des contributions par le Groupe de travail (avril 2012 et avril 2013)

- 6.1 Les trois questions soulevées dans l'analyse juridique du professeur Lowe relatives à la question des contributions et des hydrocarbures déchargés sur des bâtiments au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente', et qui avaient été examinées par le Groupe de travail à ses première et deuxième sessions, étaient:

- 1) Puisque les bâtiments 'mères' décrits aux paragraphes 3.2 à 3.5 du document [IOPC/OCT10/4/3/1](#) ne sont pas au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente', les hydrocarbures à leur bord devraient-ils être considérés comme des hydrocarbures 'reçus' au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?
- 2) Une année représente-t-elle une période raisonnable au-delà de laquelle un bâtiment doit être considéré comme étant au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' et, par conséquent, les hydrocarbures reçus à bord de ces bâtiments doivent-ils être considérés comme donnant lieu à contribution au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?
- 3) L'Assemblée du Fonds de 1992 devrait-elle confirmer sa décision de 2006, aux termes de laquelle 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 des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?

- 6.2 S'agissant des questions ci-dessus relatives aux contributions, le Groupe de travail a décidé ce qui suit:

Questions pour lesquelles un consensus a été atteint

- 1) Puisque les bâtiments 'mères' décrits aux paragraphes 3.2 à 3.5 du document [IOPC/OCT10/4/3/1](#) ne sont pas au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente', les hydrocarbures à leur bord devraient-ils être considérés comme des hydrocarbures 'reçus' au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?

Le Groupe de travail a appuyé la proposition visant à ce que les hydrocarbures à bord de ces bâtiments ‘mères’ ne soient pas considérés comme donnant lieu à contribution^{<4>}.

- 2) Une année représente-t-elle une période raisonnable au-delà de laquelle un bâtiment doit être considéré comme étant au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ et, par conséquent, les hydrocarbures reçus à bord de ces bâtiments doivent-ils être considérés comme donnant lieu à contribution au sens de l’article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?

Le Groupe de travail s’est prononcé en faveur de l’argument selon lequel les hydrocarbures présents à bord ne relevaient pas de la définition des hydrocarbures donnant lieu à contribution. Pour ce qui est de la période d’une année, le Groupe de travail n’était pas favorable à la proposition visant à fixer une durée déterminée pendant laquelle un bâtiment serait autorisé à rester au mouillage avant de reprendre son activité de transport en conservant sa qualité de ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Questions qui demeurent en suspens

- 3) L’Assemblée du Fonds de 1992 devrait-elle confirmer sa décision de 2006, aux termes de laquelle 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 des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l’article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?

Tout en reconnaissant les difficultés pratiques que soulevait la décision prise en 2006 par l’Assemblée, le Groupe de travail est resté divisé sur la question, ce qui a amené la Présidente à proposer de la soumettre également au Groupe consultatif^{<5>}.

7 Examen de la définition du terme ‘navire’ par le Groupe consultatif (octobre 2013)

- 7.1 La plupart des délégations qui ont pris la parole pendant les débats du Groupe consultatif en octobre 2013 ont manifesté leur soutien au document soumis par l’Espagne (document [IOPC/OCT13/4/3/2](#)), dans lequel cet État Membre proposait que toute étape de déplacement, conservation ou stockage intervenant au cours de la chaîne de transport maritime, qui commence lorsque les hydrocarbures quittent l’unité de production, de transformation ou de traitement, 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.
- 7.2 En outre, la Présidente a noté que l’International Group avait souligné que la mise en œuvre uniforme était une condition essentielle à l’application des dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et du régime du Fonds de 1992 de manière équitable à tous les États parties à ces Conventions. Cette délégation a fait part de ses inquiétudes au cas où l’Assemblée du Fonds de 1992 accepterait au cas par cas des interprétations faites après un sinistre, car cela pourrait encourager les États Membres à tenter d’appliquer rétroactivement la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à un sinistre, ce qui aurait pour effet d’imposer une responsabilité au titre de ladite Convention à des propriétaires de navire et à des assureurs qui auraient pu refuser de couvrir les responsabilités attachées à cette Convention ou de délivrer des ‘cartes bleues’. Cette délégation a demandé que l’on définisse une position claire et que l’on parvienne à un accord qui permettrait de déterminer quels sont les bâtiments couverts par le régime qui doivent être munis d’un certificat délivré en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et quels sont ceux qui ne sont pas couverts par ce régime et ne doivent donc pas être munis d’un tel certificat.

<4> Document [IOPC/OCT14/4/2/Rev.1](#), paragraphe 9.7.

<5> Document [IOPC/OCT14/4/2/Rev.1](#), paragraphe 10.2.

- 7.3 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](#) concernant des activités de production ou de traitement des hydrocarbures, et qu'au cours de la réunion du Groupe consultatif, il y avait eu un débat approfondi sur la question de savoir s'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.
- 7.4 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 également 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.

Rapport de la Présidente sur les débats du Groupe consultatif au Groupe de travail (mai 2014)

- 7.5 Dans le document [IOPC/MAY14/8/1](#) comprenant le rapport de la Présidente sur les débats du Groupe consultatif, 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 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 de 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. Élaborer 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.
- 7.6 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.

8 Examen 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, par le Groupe consultatif (octobre 2013)

- 8.1 Résumant les débats du Groupe consultatif sur 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, la Présidente a noté qu'au cours de la réunion du Groupe consultatif, un certain nombre d'observations avaient été formulées sur le point de principe selon lequel les hydrocarbures reçus sur le territoire d'un État Membre devaient être considérés comme donnant lieu à contribution, et qu'il s'agissait simplement de veiller à ce que la législation et l'administration voulues soient en place dans l'État Membre en question. Inversement, un certain nombre de délégations ont fait observer que les États Membres auraient des difficultés à tenter de recouvrer les contributions concernant des hydrocarbures transférés au cours d'opérations de transfert de navire à navire.

- 8.2 En conclusion du débat, la Présidente a remarqué que, compte tenu de la diversité des points de vue, les États Membres devaient se préparer à examiner de nouveau ces questions pendant la prochaine réunion du Groupe de travail, en mai 2014.

9 Examen complémentaire de la définition du terme ‘navire’ par le Groupe de travail (mai 2014)

Le concept de la ‘chaîne de transport maritime’ tel que proposé par l’Espagne et perfectionné par l’Australie

- 9.1 Les débats du Groupe consultatif et du Groupe de travail relatifs à la définition du terme ‘navire’ ont révélé que de nombreuses délégations étaient favorables au concept de la chaîne de transport maritime, tel que proposé par l’Espagne dans le document [IOPC/OCT13/4/3/2](#), et perfectionné par l’Australie dans le document [IOPC/MAY14/8/2](#).

La proposition de chaîne de transport maritime présentée par la délégation espagnole

- 9.2 De l’avis de la délégation espagnole, la chaîne de transport maritime englobe les activités de transport maritime qui comportent un risque de pollution par les hydrocarbures persistants. En outre, toujours de l’avis de cette délégation, la chaîne de transport maritime commence au moment où les hydrocarbures sortent de l’unité de production, de transformation ou de traitement, que ce soit à terre ou au large, et se termine lorsqu’ils sont livrés à leur destination finale, même si les Conventions de 1992 ne visent que les transports effectués par voie maritime.
- 9.3 La délégation a également dit qu’à son avis, toute conservation ou tout entreposage qui se produisait au cours de la chaîne de transport maritime devrait être considéré comme relevant des Conventions, non seulement parce 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.

La proposition de l’Australie visant à perfectionner le concept de chaîne de transport maritime

- 9.4 Dans le document [IOPC/MAY14/8/2](#), la délégation australienne indiquait qu’une approche fonctionnelle, fondée sur le concept de la chaîne de transport maritime, pouvait être utile en tant qu’interprétation large de la définition du terme ‘navire’ et que, dans la mesure du possible, les limites de la chaîne de transport maritime devaient être libellées dans les termes de la Convention de manière à minimiser le risque de détournement de l’intention des Conventions.
- 9.5 La délégation australienne proposait que:
- a) Un ‘navire’ se consacre au transport d’hydrocarbures en vrac en tant que cargaison dans la chaîne de transport maritime.
 - b) Dans le cas d’hydrocarbures produits au large, la chaîne de 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 de transport maritime correspond au moment où les hydrocarbures sont déchargés dans un port ou une installation terminale situé(e) 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 de 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 de transport maritime se termine lorsque la cargaison d’hydrocarbures est déchargée dans un port ou une installation terminale situé(e) sur le territoire d’un État.

L'approche 'hybride'

- 9.6 Les perfectionnements proposés par la délégation australienne ont été accueillis avec satisfaction par plusieurs délégations. Une 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, puis de recourir au concept de chaîne de transport maritime, tel que précisé dans le document australien ([IOPC/MAY14/8/2](#)), pour interpréter d'autres situations. De nombreuses autres délégations ont dit qu'elles trouvaient que la solution 'hybride' présentait un grand intérêt.
- 9.7 Résumant les discussions sur la question de la définition du terme 'navire', la Présidente a constaté un large appui en faveur de l'approche 'hybride' selon laquelle les États Membres s'appuieraient sur des définitions arrêtées d'un commun accord dans tous les cas possibles, puis utiliseraient le concept de chaîne de transport maritime comme instrument d'interprétation au moment de faire face à d'autres situations.
- 10 Examen complémentaire 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, par le Groupe de travail (mai 2014)**
- 10.1 Un grand nombre des délégations qui ont pris la parole au cours des débats se sont exprimées en faveur du principe selon lequel les hydrocarbures reçus sur le territoire d'un État Membre doivent être considérés comme donnant lieu à contribution. Certaines délégations ont également exprimé leur soutien à la proposition présentée par l'Australie dans le document [IOPC/APR13/7/2](#), qui précisait, entre autres, qu'un bâtiment au mouillage peut recevoir des hydrocarbures provenant de plusieurs bâtiments avant de reprendre son voyage, ou qu'il peut arriver chargé avant de décharger vers plusieurs bâtiments plus petits, mais que s'il effectue les deux opérations, les hydrocarbures reçus par ce bâtiment devraient être considérés comme 'reçus'. En outre, ce bâtiment devrait être traité en tant que terminal offshore et toute réception devrait impliquer la responsabilité de payer des contributions aux FIPOL.
- 10.2 La délégation australienne a déclaré que cette suggestion avait été faite pour parer à l'évolution en matière de logistique qui avait pour but d'éviter d'avoir à payer des contributions et qui était tout à fait réelle selon les données empiriques qu'elle avait reçues. Toutefois, cette délégation, comme d'autres, a reconnu que des difficultés surgiraient, tant du point de vue juridique que pratique, si l'on tentait de prélever des contributions au titre d'un bâtiment situé au large.
- 10.3 D'autres délégations ont indiqué que certains exemples démontraient qu'il était possible de prélever des contributions au titre d'un bâtiment situé au large effectuant des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire, en particulier lorsque ce navire était la propriété d'une société relevant de la juridiction concernée et/ou lorsque l'État côtier avait le pouvoir, ou pourrait avoir le pouvoir nécessaire, selon le lieu où se déroulaient les opérations de transfert de navire à navire, d'imposer des conditions d'ordre opérationnel ou juridique à un bâtiment battant pavillon étranger recevant des hydrocarbures, ou d'autoriser l'opération.
- 10.4 Une autre délégation a déclaré qu'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 de façon permanente ou semi-permanente, cela compliquerait l'affaire en demandant une charge administrative beaucoup plus lourde aux États Membres contre peu d'avantages. 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.

- 10.5 Une autre délégation a dit qu'il y avait lieu de réfléchir de façon plus approfondie à la définition de l'expression 'installation terminale'. En réponse, 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.

11 Quatrième réunion du septième Groupe de travail intersessions (avril 2015) – Introduction de la Présidente

- 11.1 Dans le document [IOPC/APR15/8/1](#), la Présidente a résumé les débats des première et deuxième réunions du Groupe de travail (avril 2012 et avril 2013 respectivement), de la réunion du Groupe consultatif en octobre 2013, de la troisième réunion du Groupe de travail en mai 2014, ainsi que les débats de l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 2014.
- 11.2 Notant qu'il semblait exister un large consensus sur un certain nombre de questions débattues lors de précédentes réunions, la Présidente a également indiqué qu'il existait un certain nombre de questions importantes sur lesquelles, à ce jour, aucun consensus n'avait été atteint et sur lesquelles le Groupe de travail était invité à se concentrer afin d'achever ses travaux.

12 Présentation des documents soumis pour examen lors de la quatrième réunion du Groupe de travail (avril 2015)

- 12.1 Document [IOPC/APR15/8/1/1](#) – présenté par la République de Corée
- 12.1.1 La délégation de la République de Corée a présenté son document, en faisant part de son accord de principe avec les scénarios dans lesquels un bâtiment et des unités flottantes de stockage (FSU) relèveraient de la définition du terme 'navire', telle que convenue par le Groupe de travail et étayée par l'avis juridique soumis par le professeur Lowe.
- 12.1.2 Cette délégation a également déclaré que, pour qu'un bâtiment ou une unité flottante de stockage soit considéré comme un 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il conviendrait, afin de garantir une norme raisonnable, de maintenir certains critères minimaux, parmi lesquels un entretien régulier par la voie d'inspections, une capacité de propulsion autonome, l'obligation d'affichage des certificats à bord, la confirmation du maintien de la navigabilité du bâtiment et le fait qu'il ait été construit à des fins de transport des hydrocarbures.
- 12.1.3 La délégation a ensuite présenté quatre scénarios soumis à l'examen du Groupe de travail, dans lesquels était appliqué le concept de la chaîne de transport maritime et l'approche hybride à des opérations de transfert de navire à navire et le concept de la 'réception' d'hydrocarbures, aux fins de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. De l'avis de cette délégation, le concept d'hydrocarbures reçus doit reposer sur la fonction effectivement remplie par le bâtiment jouant le rôle

de terminal de stockage, qu'il soit ou non considéré comme étant au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente'.

12.1.4 En conclusion, la délégation de la République de Corée a indiqué qu'elle était d'avis qu'un bâtiment qui entreprend un voyage après être resté au mouillage pendant une longue période doit être inspecté dans un délai d'un an afin de s'assurer que son moteur principal et son équipement de direction et de navigation sont en état de marche. En outre, elle était d'avis qu'une année représente une période de temps maximale raisonnable pendant laquelle un bâtiment au mouillage doit être soigneusement inspecté et certifié afin de conserver la qualité de 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

12.2 Document [IOPC/APR15/8/1](#) – présenté par la Présidente

12.2.1 La Présidente a présenté son document, déclarant que les précédentes réunions du Groupe de travail et du Groupe consultatif avaient permis d'aboutir à un consensus sur un certain nombre de points importants.

Questions pour lesquelles un consensus avait été atteint

12.2.2 La Présidente a noté que le Groupe de travail, avec l'appui du Groupe consultatif, était parvenu à un consensus sur les points ci-après:

- 1) 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) les 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) les engins construits ou adaptés à l'origine (ou pouvant être exploités) en tant que bâtiments pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en FSO et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction.
- 2) Pour ce qui est de la question:

'Une année est-elle une période raisonnable pour permettre à un bâtiment de rester au mouillage avant de poursuivre son voyage tout en conservant la qualité de 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et la question doit-elle être tranchée au cas par cas en fonction des circonstances?'

Le Groupe de travail n'était pas favorable à la proposition visant à fixer une durée déterminée pendant laquelle un bâtiment serait autorisé à rester au mouillage avant de reprendre son activité de transport en conservant sa qualité de 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 3) Pour ce qui est de la question:

'Puisque les bâtiments 'mères' décrits aux paragraphes 3.2 à 3.5 du document [IOPC/OCT10/4/3/1](#) ne sont pas au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente', les hydrocarbures à leur bord devraient-ils être considérés comme des hydrocarbures 'reçus' au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?'

Le Groupe de travail a appuyé la proposition visant à ce que les hydrocarbures à bord de ces bâtiments ‘mères’ ne soient pas considérés comme donnant lieu à contribution.

4) Pour ce qui est de la question:

‘Une année représente-t-elle une période raisonnable au-delà de laquelle un bâtiment doit être considéré comme étant au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ et, par conséquent, les hydrocarbures reçus à bord de ces bâtiments doivent-ils être considérés comme donnant lieu à contribution au sens de l’article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?’

Le Groupe de travail s’est prononcé en faveur de l’argument selon lequel les hydrocarbures présents à bord ne relevaient pas de la définition des hydrocarbures donnant lieu à contribution. Pour ce qui est de la période d’une année, le Groupe de travail n’était pas favorable à la proposition visant à fixer une durée déterminée pendant laquelle un bâtiment serait considéré comme au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’.

La chaîne de transport maritime et l’approche hybride

5) De nombreuses délégations étaient favorables au concept de la chaîne de transport maritime, tel que proposé par l’Espagne dans le document [IOPC/OCT13/4/3/2](#), et perfectionné par l’Australie dans le document [IOPC/MAY14/8/2](#).

6) Un grand nombre des délégations était également favorable à la proposition d’adoption d’une approche ‘hybride’, dans le cadre de laquelle les États Membres conviendraient d’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, puis auraient recours au concept de ‘chaîne de transport maritime’, tel que précisé dans le document australien, pour interpréter d’autres situations.

Questions pour lesquelles aucun consensus n’avait été atteint

12.2.3 La Présidente a relevé que, malgré l’existence d’un consensus sur certains points, plusieurs questions importantes se rapportant à la fois à la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la question des contributions en vertu de l’article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds n’avaient pas été réglées, dont celles figurant ci-après:

- a) En dehors des exemples décrits au paragraphe 4.2 du document [IOPC/APR15/8/1](#), les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et les unités flottantes de stockage (FSU) relèvent-elles de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile?
- b) L’Assemblée du Fonds de 1992 devrait-elle confirmer sa décision de 2006, aux termes de laquelle 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 des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l’article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?
- c) Existe-t-il des bâtiments au mouillage de façon semi-permanente ou permanente qui relèvent de la définition d’une ‘installation terminale’ ou n’en relèvent pas?
- d) Le Groupe de travail peut-il convenir d’une liste indicative non exhaustive des exemples de bâtiments qui relèvent ou non clairement de l’interprétation de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile?

- e) Le Groupe de travail peut-il convenir de définitions sur le commencement et la fin de la chaîne de transport maritime, auxquelles il sera fait appel dans le cas des bâtiments pour lesquels il est difficile de déterminer s'ils relèvent ou non de la définition?

12.2.4 Par conséquent, la Présidente a encouragé les États Membres à concentrer leurs efforts sur la résolution des questions en suspens afin qu'une recommandation puisse être faite à l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2015.

12.2.5 La Présidente a déclaré qu'elle avait formulé plusieurs considérations et propositions concernant la définition du terme 'navire' et 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 de navire à navire devaient être considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution, abordées aux sections 10 et 11 du document qu'elle a présenté.

Considérations et propositions de la Présidente concernant la définition du terme 'navire'

12.2.6 La Présidente a relevé que le Groupe de travail s'était accordé pour dire que le rapport du professeur Lowe constituait la base de ses travaux. Il a également été convenu que plusieurs engins entraient clairement dans le cadre de la définition du terme 'navire' au sens de la Convention sur la responsabilité civile.

Exemples d'engins qui entrent clairement dans le cadre de la définition du terme 'navire'

12.2.7 Dans le but de recenser les cas où, de l'avis général, un bâtiment est un 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puis d'examiner les cas restants en se servant du concept perfectionné de la chaîne de transport maritime comme d'un outil d'interprétation, la Présidente a estimé que les exemples énumérés dans la liste indicative non exhaustive ci-après entraient clairement dans le cadre de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

- 1) Un bâtiment de mer ou engin marin^{<6>} construit ou adapté pour le transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison;
- 2) Un bâtiment de mer ou engin marin sur lest après un transport d'hydrocarbures, avec à son bord des résidus de ce transport;
- 3) Une barge de mer remorquée (ou temporairement au mouillage pour des raisons en rapport avec la navigation ordinaire, un cas de force majeure ou une situation de détresse);
- 4) Un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons (par exemple, un minéralier-vraquier-pétrolier) lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport;
- 5) Les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) disposant à bord d'une propulsion autonome, d'un équipement de direction pour la navigation en mer et comptant à bord un équipage de marins, spécifiquement construites pour être employées soit comme unités de stockage, soit comme unités de transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pour lesquelles il existe des éléments de transport des hydrocarbures et de voyage; et
- 6) Les engins construits ou adaptés à l'origine (ou pouvant être exploités) en tant que bâtiments pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en FSO et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction et comptant à bord un

<6> Généralement un navire-citerne.

équipage de marins, et pour lesquels il existe des éléments de transport des hydrocarbures et de voyage.

Exemples d'engins qui sortent clairement du cadre de la définition du terme 'navire'

12.2.8 La Présidente a estimé que les exemples énumérés dans la liste indicative non exhaustive ci-après sortaient clairement du cadre de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

- A) Les barges certifiées ou classées uniquement pour une utilisation sur les voies d'eau intérieures;
- B) Les bâtiments qui ne sont pas construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Ces catégories comprennent les bâtiments autres que les pétroliers:
 - a) Les porte-conteneurs;
 - b) Les navires de croisière;
 - c) Les remorqueurs;
 - d) Les dragueurs;
 - e) Les transporteurs de marchandises diverses;
 - f) Les bâtiments de support de plongée;
 - g) Les vraquiers;
 - h) Les bâtiments à passagers;
 - i) Les transporteurs de voitures;
 - j) Les bateaux de pêche; et
 - k) Les transbordeurs.
- C) Les bâtiments ou engins utilisés dans:
 - a) L'exploration, par exemple les plates-formes autoélévatrices^{<7>} ou les unités mobiles de production au large (plate-forme autoélévatrice transportant ou non du matériel de séparation des hydrocarbures, de gaz et de l'eau); ou
 - b) La production ou la transformation des hydrocarbures, par exemple les bâtiments de forage, les unités flottantes de forage, de production, de stockage et de déchargement (unités FDPSO) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris la séparation de l'eau et du gaz, et sa gestion;

'Zones d'ombre' à trancher au cas par cas

12.2.9 La Présidente a noté qu'il existait cependant plusieurs types de bâtiments pour lesquels il est difficile de déterminer s'ils répondent à la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été proposé que chaque situation soit tranchée individuellement par les organes directeurs du Fonds de 1992, en ayant recours au concept de la chaîne de transport maritime comme outil d'interprétation. Il a été noté que l'approche hybride faisait appel à la liste des exemples qui relevaient clairement de la définition du terme 'navire', à la liste des exemples qui sortaient clairement du cadre de cette définition et au concept de la chaîne de transport maritime comme outil d'interprétation pour statuer sur les cas où il n'apparaissait pas clairement si la structure en question était un 'navire' ou non.

Unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et unités flottantes de stockage (FSU)

12.2.10 La Présidente a également indiqué que l'une des questions que le Groupe de travail n'avait pas encore résolue était de savoir si les FSO et les FSU relevaient de la définition du terme 'navire' au sens de

^{<7>}

Tour ou plate-forme de forage au large dotée d'une coque flottante munie de béquilles escamotables abaissées sur le fond marin depuis la plate-forme d'exploitation afin d'élever la coque au-dessus du niveau des vagues.

l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. À cet égard, le professeur Lowe QC était d'avis que les bâtiments suivants entraient dans le cadre de la définition du terme 'navire':

- a) Les 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
- b) Les engins construits ou adaptés à l'origine (ou pouvant être exploités) en tant que bâtiments pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en FSO et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction.

12.2.11 Concernant ces catégories, il était relevé dans le document de la Présidente que les éléments de transport des hydrocarbures et de voyage étant présents, ces engins pouvaient être classés à juste titre dans la catégorie de 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

12.2.12 Quant à la question relative à la distinction entre un 'navire' et une FSO, l'avis juridique précisait que ni les Conventions ni aucun accord ou aucune pratique associé(e) n'établissaient des critères permettant de les différencier. Toutefois, il appartenait aux États Membres de décider des critères à appliquer et, l'avis juridique indiquant que le critère principal implicite dans la définition du terme 'navire' de la Convention sur la responsabilité civile étant la capacité à naviguer en mer, les critères d'interprétation devaient refléter ce fait.

12.2.13 L'avis juridique précisait surtout qu'un engin incapable de naviguer en mer ne pouvait être considéré comme un engin capable de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12.2.14 La Présidente a également attiré l'attention du Groupe de travail sur la position actuelle des organes directeurs des FIPOL relative à la couverture des engins offshore, telle qu'elle figure dans la décision prise par l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 1999 en approbation des conclusions du deuxième Groupe de travail intersessions concernant l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins offshore. L'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que:

- i. Un engin offshore devrait être considéré comme étant un 'navire' aux termes des Conventions de 1992 uniquement lorsqu'il transporte des hydrocarbures à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel il est normalement exploité.
- ii. Un engin offshore ne relèverait pas du champ d'application des Conventions de 1992 lorsqu'il quitte un gisement pétrolier pour des raisons liées à l'exploitation ou simplement pour cause d'intempéries.

12.2.15 Par conséquent, le Groupe de travail a été invité à examiner comment concilier le concept de la chaîne de transport maritime avec les décisions prises précédemment par l'Assemblée du Fonds de 1992.

Exemples du début et de la fin de la chaîne de transport maritime

12.2.16 La Présidente a proposé quelques exemples pratiques susceptibles de fournir des éclaircissements sur les étapes où la chaîne de transport maritime serait réputée commencer et se terminer.

12.2.17 Les exemples proposaient les trois scénarios distincts ci-après:

- i. *Exemple 1 – chargement d'hydrocarbures à partir d'une source à terre*
- ii. *Exemple 2 – chargement d'hydrocarbures à partir d'une installation qui reçoit ses hydrocarbures d'une source offshore*
- iii. *Exemple 3 – chargement d'hydrocarbures à partir d'un poste d'amarrage ou d'une plate-forme qui reçoit ses hydrocarbures d'une source offshore*

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

12.2.18 Dans le cas où les hydrocarbures sont produits à terre, la Présidente a suggéré que la chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés en tant que cargaison en vrac sur un bâtiment de mer ou un engin marin et prenne fin à leur déchargement dans un port ou une installation terminale, sur le territoire d’un État Membre.

12.2.19 Si ces hydrocarbures sont ensuite chargés sur un autre bâtiment pour être transportés, soit à l’intérieur des eaux territoriales de l’État Membre ou de sa zone économique exclusive, soit à l’extérieur de ses eaux territoriales ou de sa zone économique exclusive, une nouvelle chaîne de transport maritime commence alors.

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

12.2.20 Ainsi qu’expliqué dans le document de la Présidente, il est logique que, lorsque les hydrocarbures sont produits offshore, la chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment autre que celui qui les a reçus directement du puits sous-marin auquel il était relié.

12.2.21 D’une manière générale, ces scénarios mettent en jeu:

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

- i. D’un autre bâtiment de mer ou engin marin affecté à des opérations types de transfert de navire à navire (cet exemple ne peut figurer dans cette liste que si le bâtiment de mer/engin marin qui décharge les hydrocarbures les a reçus directement d’un puits);
- ii. De FPSO; ou
- iii. De FDPSO;
- iv. De plates-formes autoélévatrices;
- v. D’unités mobiles de production en mer; et
- vi. De FSO

12.2.22 En ce qui concerne les FSO, s’il s’agit d’une FSO ou d’un engin spécifiquement construit (voir les points 5) ou 6) du paragraphe 10.2 du document [IOPC/APR15/8/1](#)), la question serait de savoir si la FSO ou l’engin en question transportait également des hydrocarbures en tant que cargaison pendant un voyage à destination ou en provenance d’un port ou d’un terminal situé hors du gisement pétrolier où elle/il opère habituellement. Selon la décision prise par l’Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 1999, la FSO est classée comme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de même que le bâtiment réceptonnaire. Toutefois, si le transfert met en jeu une FSO qui ne relève pas des catégories mentionnées aux points 5) ou 6) du paragraphe 10.2, ou un engin qui ne relève pas des autres catégories mentionnées au paragraphe 10.2, la FSO ou l’engin en question ne sera pas classé(e) comme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

12.2.23 La Présidente a fait valoir que, pour les autres cas mettant en jeu un engin offshore, en particulier une FPSO ou une FDPSO, les bâtiments ne faisaient pas partie de la chaîne de transport maritime couverte par les régimes d’indemnisation dans la mesure où les activités d’exploration, de forage, de production ou de transformation n’entraient pas dans le cadre du régime d’indemnisation.

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

12.2.24 Ainsi qu’expliqué dans le document de la Présidente, un deuxième cas se présentait où les hydrocarbures étaient produits au large des côtes et où l’on pouvait dire que la chaîne de transport maritime commençait lorsque les hydrocarbures étaient chargés sur un bâtiment de mer ou un engin marin construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac. Il était noté dans le document qu’une grande partie des hydrocarbures produits en mer étaient remontés à la surface depuis les puits sous-

marins au moyen de risers (conduites) dressés entre le fond marin et une bouée ou plate-forme fixe d'amarrage, plutôt que chargés directement sur un bâtiment. Les hydrocarbures étaient ensuite pompés vers un navire-citerne ou une série de navires-citernes, FSO ou FPSO, qui se relie à la bouée ou plate-forme fixe d'amarrage. Des exemples types de ces configurations et de la méthode de fixation sont donnés à l'annexe 1 du document [IOPC/APR15/8/1](#).

- 12.2.25 Dans la plupart des cas, un bâtiment (généralement un navire-citerne) se relie à la plate-forme ou à la bouée d'amarrage, charge les hydrocarbures puis commence son voyage avec sa cargaison d'hydrocarbures, auquel cas, une fois qu'il a chargé sa cargaison, il relève de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le document proposait que si une FSO disposant d'une propulsion autonome, d'un équipement de direction pour la navigation en mer et comptant à bord un équipage de marins ayant reçu leur brevet d'aptitude, se liait à la plate-forme ou bouée d'amarrage, chargeait sa cargaison d'hydrocarbures puis commençait son voyage avec sa cargaison d'hydrocarbures, elle ne relevait de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile que lorsqu'elle avait chargé sa cargaison.
- 12.2.26 Cependant, le document indiquait aussi que dans certains cas, une FSO disposant d'une propulsion autonome, d'un équipement de direction pour la navigation en mer, comptant à bord un équipage de marins ayant reçu leur brevet d'aptitude et équipée du dispositif approprié de fixation à la plate-forme ou bouée d'amarrage, se liait à la plate-forme ou bouée d'amarrage puis pompait les hydrocarbures collectés sur un bâtiment (généralement un navire-citerne). Dans ce cas, qui met en jeu une FSO et un bâtiment, une chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont transférés à bord du bâtiment, et si la FSO se sépare de la plate-forme ou bouée d'amarrage, une nouvelle chaîne de transport maritime commence à l'égard de cette opération.
- 12.2.27 Dans les exemples 1 à 3 ci-dessus, la chaîne de transport maritime commence, que la cargaison ait ou non une destination connue au moment du chargement^{<8>}.
- 12.2.28 De surcroît, même si la destination finale de la cargaison d'hydrocarbures restait inconnue et que, pour cette raison, le bâtiment transporteur recevait l'ordre de mouiller à un endroit pendant une période prolongée, le bâtiment ou engin marin transporteur demeurait un maillon de la chaîne de transport maritime jusqu'à ce que sa cargaison soit finalement livrée.

Tous ces exemples reposaient sur les hypothèses suivantes:

- a) le bâtiment en question avait une cargaison d'hydrocarbures' au sens de l'article I.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et
- b) la 'chaîne de transport maritime' englobait les opérations maritimes ou de transport d'hydrocarbures effectuées après le chargement, jusqu'au déchargement final dans un port ou une installation terminale, au sens de l'article 1.8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces opérations maritimes englobaient les opérations de transfert de navire à navire, les périodes d'attente, le stockage (à l'exclusion des opérations ne nécessitant pas de moyens de navigation)^{<9>} et l'ancrage, en attendant la livraison finale à un port, une installation terminale ou un consommateur/réceptionnaire final^{<10>}.

<8> Dans certains cas, les cargaisons sont chargées uniquement à des fins spéculatives ou d'arbitrage, dans l'attente d'une augmentation des prix des hydrocarbures, la propriété et la destination finale des hydrocarbures pouvant donc changer plusieurs fois avant la livraison finale.

<9> La chaîne de transport maritime se termine dans des installations de stockage sans moyens de navigation et une autre chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment à partir de ces installations de stockage.

<10> Il peut s'agir de fuel-oil livré par un navire qui le stocke pour le transférer sur un autre navire qui l'utilisera comme combustible pour ses moteurs. Dans ce cas, la chaîne de transport maritime se termine lorsque les hydrocarbures sont transférés à bord du navire qui l'utilisera.

Considérations de la Présidente sur 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

12.2.29 Le document de la Présidente convenait de ce que, malgré un accord global autour du principe selon lequel tous les hydrocarbures reçus sur le territoire d’un État Membre doivent être considérés comme donnant lieu à contribution, un grand nombre de délégations ont reconnu qu’il pourrait être difficile, tant du point de vue pratique que juridique, d’identifier et de recouvrer les contributions dues au titre d’opérations de transfert de navire à navire. Il était en outre souhaitable de poursuivre l’examen de la définition de l’expression ‘installation terminale’ et nécessaire de déterminer si des bâtiments ‘au mouillage de façon permanente ou semi-permanente’ relevaient ou non de cette définition. Par conséquent, la Présidente a proposé que ces aspects soient examinés en détail lors du débat qui s’en est suivi.

12.2.30 Prenant note, premièrement, du texte des Conventions et, deuxièmement, des décisions antérieures des Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992, la Présidente s’est concentrée sur les difficultés inhérentes aux débats sur les bâtiments au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’.

Les difficultés inhérentes aux débats sur les bâtiments au mouillage de façon permanente ou semi-permanente

12.2.31 La Présidente a noté que la résolution de la question en suspens de savoir si l’Assemblée du Fonds de 1992 devrait confirmer sa décision de 2006 aux termes de laquelle les hydrocarbures déchargés sur des bâtiments au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ affectés à des opérations de transfert de navire à navire doivent être considérés comme donnant lieu à contribution aux fins de l’article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, se heurtait à certaines difficultés, parmi lesquelles les questions ci-dessous:

- i. *À quelle durée correspond l’expression au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’?*
- ii. *Quelle est la différence entre des bâtiments effectuant des opérations de transfert de navire à navire et des bâtiments au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ effectuant des opérations de transfert de navire à navire?*
- iii. *Comment recouvrer les contributions dues au titre des hydrocarbures transférés au cours d’opérations de transfert de navire à navire?*

12.2.32 Par ailleurs, le document de la Présidente indiquait également qu’il existait sans doute d’autres cas où des bâtiments ‘au mouillage de façon permanente ou semi-permanente’ pourraient relever de la définition d’une ‘installation terminale’. À cet égard, les délégations ont été invitées à reprendre les scénarios décrits par la délégation danoise (document [IOPC/OCT10/4/3/1](#)) concernant les bâtiments participant à des opérations de longue durée de transfert de navire à navire ou de stockage flottant.

12.2.33 La Présidente a déclaré que si l’exemple donné aux paragraphes 11.12 à 11.13 du document [IOPC/APR15/8/1](#) semblait différer des exemples fournis dans le document danois, dans la mesure où, dans ces exemples, l’intention était manifeste que les ‘bâtiments mères’ concernés devaient poursuivre leurs voyages une fois que les opérations de transfert de navire à navire étaient terminées, un examen plus approfondi du document danois indiquait que l’argument selon lequel les bâtiments en question ne devraient pas être considérés comme des bâtiments ‘au mouillage de façon semi-permanente’ reposait sur les faits suivants:

- a) tous les bâtiments concernés étaient enregistrés comme navires-citernes pour le transport de pétrole brut et de produits pétroliers;
- b) tous les bâtiments étaient dotés d’un équipage et prêts à naviguer à n’importe quel moment;

- c) tous bénéficiaient d'une assurance de responsabilité civile en cas de dommages dus à la pollution et étaient porteurs de certificats d'assurance en vertu de la Convention sur la responsabilité civile;
- d) aucun traitement ou modification des hydrocarbures n'avait lieu à bord; et
- e) les bâtiments étaient construits comme des navires-citernes normaux se livrant au transport d'hydrocarbures en mer et ils opéraient comme tels^{<11>}.

12.2.34 La Présidente a déclaré que la question se posait logiquement de savoir si ces seuls facteurs étaient suffisants pour considérer les bâtiments en question comme n'étant pas 'au mouillage de façon semi-permanente' ou si des critères supplémentaires devaient être pris en compte.

12.2.35 De surcroît, concernant la question de savoir si les hydrocarbures transportés par le bâtiment mère devaient être considérés comme reçus au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, la Présidente a souligné que, bien que cet aspect ait été examiné en détail dans l'analyse juridique effectuée ultérieurement par le professeur Lowe QC (document [IOPC/OCT11/4/4](#)), l'Assemblée du Fonds de 1992 n'était pas encore parvenue à une conclusion sur l'interprétation de l'expression 'hydrocarbures reçus' dans les cas où des 'bâtiments mères' au mouillage pendant des périodes prolongées effectuaient des opérations de transfert de navire à navire.

12.2.36 Notant qu'il semblait que les États Membres ne souhaitaient pas avoir recours à la notion de 'temps' pour distinguer les bâtiments effectuant des opérations de transfert de navire à navire des bâtiments 'au mouillage de façon permanente ou semi-permanente' effectuant des opérations de transfert de navire à navire, la Présidente a proposé que les États Membres envisagent de recourir à d'autres concepts reposant par exemple sur 'l'activité en jeu' (à savoir, réception et déchargement d'hydrocarbures) ou sur 'l'intention des participants', ou de donner suite à la proposition initialement faite par la délégation australienne dans les documents [IOPC/APR13/7/2](#) et [IOPC/MAY14/8/2](#) aux termes de laquelle la chaîne de transport maritime était également une approche utile pour ce qui concernait les contributions.

Recouvrement des contributions

12.2.37 La Présidente a en outre souligné les difficultés pratiques liées au recouvrement des contributions des réceptionnaires si l'Assemblée du Fonds de 1992 venait à confirmer sa décision de 2006, aux termes de laquelle 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 devraient être considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

12.2.38 La Présidente a noté qu'il semblait y avoir une distinction entre les réceptionnaires ayant des avoirs dans la juridiction compétente, à l'encontre desquels l'État Membre concerné pourrait prendre des mesures visant au recouvrement des contributions, et les réceptionnaires dont les avoirs, voire le bâtiment réceptionnaire lui-même, sont hors de la juridiction de l'État Membre lorsque les contributions sont ultérieurement prélevées. Dans ce dernier cas, il était juridiquement et concrètement difficile de recouvrer des contributions auprès de réceptionnaires ne se trouvant pas dans la juridiction de l'État Membre où les opérations de transfert de navire à navire avaient été effectuées, dans la mesure où les méthodes traditionnelles permettant de garantir le recouvrement des contributions pouvaient s'avérer inutilisables par les États Membres.

12.2.39 Résumant les travaux du Groupe de travail et du Groupe consultatif à ce jour, la Présidente a noté que, même s'il était possible d'étudier des méthodes qui permettraient de mobiliser des fonds des réceptionnaires en prévision des prélèvements ultérieurs, par exemple, au moyen d'une garantie ou d'un cautionnement qui couvrirait le versement des contributions, ou au moyen d'une redevance qui serait fixée sur la base des prélèvements des années précédentes, ces méthodes seraient lourdes et pourraient fausser l'équilibre des risques entre le secteur des transports maritimes et l'industrie pétrolière.

<11> Document [IOPC/OCT10/4/3/1](#), paragraphes 4.24 – 4.25.

12.3 Questions relatives à l'application des interprétations

- 12.3.1 La Présidente a également souligné que, quelles que soient les interprétations convenues par le Groupe de travail et ultérieurement adoptées par l'Assemblée du Fonds de 1992, la question se posait de savoir comment garantir l'application de ces interprétations par les États Membres.
- 12.3.2 Notant que, dans certains États Membres, les tribunaux nationaux seraient apparemment plus enclins que ceux d'autres États Membres à prendre en compte les décisions des organes directeurs, le document de la Présidente indiquait qu'il était regrettable que cela puisse se traduire par des différences entre les arrêts d'un tribunal d'un État Membre et les décisions de l'Assemblée du Fonds de 1992, et par plusieurs années de procédures coûteuses.

13 Débat lors de la quatrième réunion du Groupe de travail (avril 2015)

- 13.1 Ouvrant le débat à la salle, la Présidente a demandé aux délégations de se concentrer sur les questions en suspens, mises en évidence aux paragraphes 10 à 12 du document [IOPC/APR15/8/1](#), afin de tenter, dans la mesure du possible, de parvenir à un consensus et de faire en sorte que le Groupe de travail puisse soumettre ses recommandations à l'Assemblée du Fonds de 1992 lors des sessions d'octobre 2015 des organes directeurs.

Listes des types de bâtiments qui relèvent ou non clairement de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

- 13.2 La Présidente a, dans un premier temps, sollicité les avis des délégations quant aux propositions de listes des types de bâtiments relevant ou non clairement de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Si de nombreuses délégations se sont déclarées favorables aux listes proposées, plusieurs délégations ont fait valoir qu'il importait que les listes soient décrites comme étant uniquement 'indicatives', afin de laisser aux organes directeurs la marge de manœuvre nécessaire pour les modifier ultérieurement, en cas de besoin.
- 13.3 Plusieurs délégations étaient d'avis que plusieurs des conditions précisées au paragraphe 4.1.7 du document [IOPC/APR15/8/1/1](#) soumis par la délégation de la République de Corée devaient être respectées afin de répondre aux critères de navigabilité des navires, que le bâtiment ou le réservoir de stockage en question soit au mouillage ou en voyage.
- 13.4 Une autre délégation a proposé, concernant le point 3) du paragraphe 10.2 du document [IOPC/APR15/8/1](#) ayant trait aux barges au mouillage, de supprimer l'expression 'temporairement au mouillage pour des raisons en rapport avec la navigation ordinaire, un cas de force majeure ou une situation de détresse' et de la remplacer par l'expression 'au mouillage', la présence de l'adverbe 'temporairement' étant source d'incertitude. Ce point de vue a été appuyé par d'autres délégations. Cependant, il est ressorti de la suite des débats que d'autres délégations n'étaient pas favorables à cette proposition, étant d'avis qu'elle permettrait aux barges au mouillage de façon permanente d'entrer dans la définition du terme 'navire'. La Présidente a indiqué que, aucun des deux avis n'ayant reçu l'appui de la majorité, il reviendrait à l'Assemblée du Fonds de 1992 de trancher ce point.
- 13.5 Un grand nombre des délégations était également favorable à la proposition d'adoption d'une approche 'hybride', dans le cadre de laquelle les États Membres s'appuieraient, dans la mesure du possible, sur des définitions convenues pour établir si un bâtiment était un 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puis auraient recours au concept de chaîne de transport maritime pour interpréter d'autres situations.
- 13.6 En réponse à la suggestion formulée par une délégation de modifier le libellé du paragraphe 10.2 du document [IOPC/APR15/8/1](#) afin d'y intégrer l'expression 'conformément à la décision prise par l'Assemblée en octobre 1999', plusieurs délégations ont fait valoir que cet aspect n'avait pas fait l'objet d'un débat par le Groupe de travail et que cela ne revenait pas au même de dire que les débats récents

du Groupe de travail étaient conformes à une décision prise en octobre 1999, ce dont de nombreuses délégations ne convenaient pas. Par conséquent, la Présidente a simplement pris note de la suggestion faite par la délégation, mais également du fait qu'elle ne disposait pas d'un appui suffisant pour y donner suite.

- 13.7 Concernant les paragraphes 10.8 et 10.10 du document [IOPC/APR15/8/1](#) présenté par la Présidente, plusieurs délégations ont indiqué que la notion d'engin 'incapable de naviguer en mer' ne figurait pas dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou la Convention de 1992 portant création du Fonds, alors même qu'il en était fait mention dans le document de base soumis par le professeur Lowe. Ces délégations étaient d'avis que la mention de la 'navigation en mer' créait une confusion supplémentaire et que, partant, toute proposition de liste de bâtiments devait s'abstenir de faire état de cette notion.
- 13.8 Une délégation a déclaré que, concernant la question des bâtiments remorqués transportant des hydrocarbures et ne disposant pas de capacité de direction, tels que les barges, les FSO ou les FSU, il semblait y avoir peu de raisons de ne pas également y inclure les FPSO pendant leur remorquage puisque, l'étape de production étant terminée, si une FPSO transportait des hydrocarbures, elle s'apparentait alors à une FSO/FSU. La délégation a suggéré de modifier la liste de bâtiments pour que le point 5) du paragraphe 10.2 mentionne simplement les 'unités offshore' au lieu des 'unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) spécifiquement construites', afin de permettre une plus grande souplesse. Plusieurs autres délégations ont souscrit à cette suggestion. La délégation a également proposé qu'il soit fait référence, d'une façon ou d'une autre, aux FPSO, aux FSO et aux FSU (qu'elles aient été converties ou spécifiquement construites) dans les catégories de bâtiments relevant du terme 'engin offshore', ce qui permettrait de supprimer plusieurs autres paragraphes dans les propositions de listes de bâtiments relevant ou non de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cette délégation a proposé de communiquer au Secrétariat le libellé envisagé en vue de son examen, avant la préparation du rapport final à l'Assemblée du Fonds de 1992. Tout en remerciant la délégation de cette proposition, la Présidente a toutefois noté que le Secrétariat y réfléchirait si l'Assemblée du Fonds de 1992 décidait, lors des sessions d'octobre 2015 des organes directeurs, de le charger de rédiger un document d'orientation. Elle a indiqué que cette décision était prise compte tenu du fait que plusieurs autres modifications avaient été proposées, s'écartant à la fois du libellé original de la Convention ou du rapport soumis par le professeur Lowe. Le libellé communiqué par la délégation au Secrétariat figure en annexe.
- 13.9 La délégation a pris acte des observations de la Présidente, tout en indiquant qu'il importait d'opérer une distinction entre les FSO disposant d'une propulsion et le remorquage d'engins offshore qui, dans la plupart des cas, n'en sont pas dotés.
- 13.10 Pour ce qui est des exemples de la chaîne de transport maritime figurant au paragraphe 10.12 du document présenté par la Présidente, une délégation était d'avis que le plus important était l'activité effectuée par le bâtiment, et pas nécessairement l'engin concerné. Cette délégation a estimé que, si une FSO se trouvait engagée dans le transport d'hydrocarbures et que pareille activité différerait de celle qu'elle effectuait lors de la réception d'hydrocarbures depuis l'unité de production, elle devait alors relever des Conventions. La délégation était également d'avis que l'exemple cité au point b) du paragraphe 10.12.13 du document [IOPC/APR15/8/1](#) présenté par la Présidente, concernant les bâtiments conçus pour le stockage d'hydrocarbures, devrait également faire partie de la chaîne de transport maritime, que les bâtiments disposent ou non d'une capacité de direction autonome.
- 13.11 Compte tenu des nombreuses observations formulées par les délégations concernant la liste des bâtiments détaillée au paragraphe 10 du document de la Présidente ([IOPC/APR15/8/1](#)), une version révisée en a été rédigée (IOPC/APR15/8/1/WP.1) intégrant les observations des délégations, afin de servir de base à la suite des débats.

Hydrocarbures déchargés sur des bâtiments au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’

- 13.12 La Présidente a indiqué que le point suivant portait sur la question de savoir si les hydrocarbures déchargés sur des bâtiments au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ devaient continuer à être considérés comme des hydrocarbures reçus et sur les modalités de recouvrement des éventuelles contributions nées de pareils déchargements. Ce point est abordé à la section 11 du document présenté par la Présidente.
- 13.13 Une délégation était d’avis que la décision prise par l’Assemblée du Fonds en octobre 2006 concernant les bâtiments au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ avait été source de confusion, non seulement puisque la définition du terme ‘navire’ et du terme ‘installation terminale’ relèvent de Conventions différentes, mais également parce que le concept de bâtiment au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ ne figure pas dans les Conventions. Cette délégation s’est prononcée en faveur de la suppression du concept de bâtiment au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’. D’autres délégations ont dit partager cet avis, ajoutant qu’il importait de ne pas introduire de vide juridique dans le système et que le concept de bâtiment au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ faisait peser une charge administrative sur les États Membres.
- 13.14 Une autre délégation était d’avis que le concept de bâtiment au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ avait été remplacé par le concept de chaîne de transport maritime, ainsi qu’il est présenté au paragraphe 11.20 du document [IOPC/APR15/8/1](#) présenté par la Présidente. Cette délégation estimait en outre qu’il était nécessaire de s’en tenir autant que possible au libellé de la Convention, plutôt que de tenter de définir un concept tel que celui de bâtiment au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’, qui n’est défini ni dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 13.15 Une délégation était d’avis que les hydrocarbures reçus sur le territoire d’un État Membre devaient donner lieu à contribution en cas de transfert de navire à navire, tout en étant consciente des difficultés pratiques de mise en œuvre d’une telle proposition. Cette délégation s’est prononcée en faveur d’une définition claire du concept de bâtiment au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’; elle a estimé que le critère le plus évident était le temps passé au mouillage et s’est dite favorable à une période d’une année au mouillage.
- 13.16 La délégation de la République de Corée a expliqué les scénarios présentés en détail dans son document ([IOPC/APR15/8/1/1](#)) et a indiqué qu’à son avis, les hydrocarbures reçus sur le territoire d’un État Membre devaient être considérés comme ‘reçus’ au sens de l’article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 13.17 Résumant le débat entourant le concept de bâtiment au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’, la Présidente a pris note des différents avis, mais a fait savoir que la majorité des délégations ayant pris la parole étaient favorables à sa suppression. En outre, puisque les délégations étaient favorables à la suppression du concept, il n’était pas nécessaire d’examiner de façon plus approfondie la question des modalités de recouvrement des contributions au titre des bâtiments au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ effectuant des opérations de transfert de navire à navire.

Enregistrement des conclusions et des recommandations du Groupe de travail et élaboration d’orientations par l’Assemblée du Fonds de 1992

- 13.18 La Présidente a demandé au Groupe de travail d’indiquer par quels moyens il souhaitait que ses conclusions et recommandations soient consignées. Une délégation a indiqué qu’elle souhaitait que les recommandations figurent uniquement dans le compte rendu des décisions.
- 13.19 Une autre délégation a fait savoir qu’elle souhaitait voir figurer des orientations cohérentes dans un document unique, afin que les autorités réglementaires du secteur n’aient pas besoin de passer au crible plusieurs sessions de débats. De nombreuses autres délégations ont exprimé leur soutien à cet avis et

indiqué qu'elles préféreraient la solution consistant à ce que le Groupe de travail produise un rapport, reprenant de façon détaillée les débats tenus, ainsi que les recommandations auxquelles il était parvenu lors des sessions du printemps 2015. Les délégations ont également indiqué qu'une des recommandations du Groupe de travail à l'Assemblée du Fonds de 1992 devait être de charger le Secrétariat de rédiger un document d'orientation conforme aux recommandations du Groupe, qui pourrait être présenté à l'Assemblée lors de ses sessions du printemps 2016.

14 Conclusions du Groupe de travail

Conclusions concernant la définition du terme 'navire'

- 14.1 Le Groupe de travail a conclu qu'il devait convenir de la liste indicative et non exhaustive d'exemples de bâtiments qui relevaient clairement de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ainsi qu'elle figure dans la version modifiée du document IOPC/APR15/8/1/WP.1, qui inclut les observations d'un certain nombre de délégations ayant proposé des améliorations du texte. Un exemplaire de la version révisée du document IOPC/APR15/8/1/WP.1, intégrant les observations convenues par le Groupe de travail, figure à l'annexe II.
- 14.2 Le Groupe de travail a souligné que la liste figurant dans le document n'est pas exhaustive et qu'elle est uniquement indicative des engins qui relèvent clairement de la définition du terme 'navire' et de ceux qui n'entrent clairement pas dans son champ d'application. De surcroît, le Groupe de travail a conclu que d'autres engins présentant des caractéristiques similaires pouvaient relever ou non de cette définition en fonction des circonstances, qui doivent être examinées au cas par cas.
- 14.3 Le Groupe de travail a également conclu que les 'zones d'ombre' devaient être tranchées individuellement par les organes directeurs du Fonds de 1992 à l'aide de l'approche hybride, qui fait appel à la liste des exemples qui relèvent clairement de la définition du terme 'navire', à la liste des exemples qui sortent clairement du cadre de cette définition et au concept de la chaîne de transport maritime comme outil d'interprétation pour statuer sur les cas où il n'apparaît pas clairement si la structure en question est un 'navire' ou non. Enfin, le Groupe de travail a conclu que, même dans le cas où un engin ne figure sur aucune des listes, les organes directeurs du Fonds de 1992 auront la possibilité d'établir s'il s'agit ou non d'un 'navire', à la lumière des circonstances.

Conclusions concernant 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

- 14.4 Malgré l'avis d'un certain nombre de délégations selon lequel tous les hydrocarbures reçus sur le territoire d'un État Membre devraient être considérés comme donnant lieu à contribution, l'opinion majoritaire au sein du Groupe de travail était que la notion de bâtiment au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' ne figurait pas dans les Conventions, qu'elle était source d'incertitude et donc problématique et que, partant, elle devait être supprimée. Par conséquent, il n'était pas nécessaire de débattre de façon plus approfondie de la question des contributions au titre des bâtiments effectuant des opérations de transfert de navire à navire alors qu'ils sont au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente'.

15 Recommandations du septième Groupe de travail intersessions

Recommandations relatives à la définition du terme 'navire'

- 15.1 Le Groupe de travail recommande à l'Assemblée du Fonds de 1992 de s'accorder sur une liste indicative et non exhaustive d'exemples de bâtiments qui entrent et n'entrent pas clairement dans le cadre de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile,

ainsi qu'elle figure dans la version révisée du document IOPC/APR15/8/1/WP.1^{<12>}, qui intègre les observations dont a convenu le Groupe de travail. Cette mesure constitue la première étape de l'approche 'hybride' qui a les faveurs d'un certain nombre de délégations.

- 15.2 Le Groupe de travail recommande également à l'Assemblée du Fonds de 1992 d'adopter le concept de la chaîne de transport maritime comme outil d'interprétation pour résoudre au cas par cas les situations où il est difficile de déterminer si un bâtiment relève ou non de la définition du terme 'navire'. Cela constitue la deuxième étape de l'approche 'hybride'.
- 15.3 Cette approche n'a pas pour but d'introduire une notion de pouvoir ou de latitude d'appréciation dans le régime international d'indemnisation, qui pourrait conduire à des interprétations différentes par des tribunaux nationaux différents, mais plutôt de veiller à donner des orientations claires, dans la mesure du possible, en ce qui concerne les types de bâtiments et les scénarios connus, et à ce qu'un processus soit en place pour examiner les types de bâtiments ou les scénarios inhabituels qui pourront se présenter à l'avenir. L'Assemblée sera ensuite en mesure d'établir si l'engin ou le type d'engin est considéré comme un navire au sens des Conventions, à la lumière des circonstances et des activités effectuées.
- 15.4 Le Groupe de travail recommande par ailleurs à l'Assemblée du Fonds de 1992 d'examiner de façon plus approfondie la question du début et de la fin de la chaîne de transport maritime.

Recommandations concernant 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 de navire à navire doivent donner lieu à contribution

- 15.5 Le Groupe de travail recommande à l'Assemblée du Fonds de 1992 d'envisager la suppression du concept de bâtiment au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente', puisqu'elle introduit un degré d'incertitude dans le régime d'indemnisation et ne figure pas dans les Conventions.
- 15.6 Par conséquent, le Groupe de travail recommande à l'Assemblée du Fonds de 1992 de revenir sur sa décision de 2006, aux termes de laquelle 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 devraient être considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et de supprimer le concept d'engin au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente'.

Recommandations concernant l'application des principes et des définitions convenus

- 15.7 Le Groupe de travail recommande à l'Assemblée du Fonds de 1992 de charger le Secrétariat de rédiger un document d'orientation sur la base des débats tenus par le Groupe de travail, qui serait présenté à l'examen des organes directeurs du Fonds de 1992 au printemps 2016.
- 15.8 Le Groupe de travail recommande que figurent dans la note d'orientation les éléments ci-après:
- la liste indicative non exhaustive des exemples de bâtiments qui relèvent ou non clairement de l'interprétation de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et
 - les définitions convenues sur le commencement et la fin de la chaîne de transport maritime, auxquelles il sera fait appel dans le cas des bâtiments ou des scénarios relevant des 'zones d'ombre';
 - le cas échéant, le fait que l'Assemblée du Fonds de 1992 soit revenue sur sa décision, aux termes de laquelle 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 devraient

<12>

Voir annexe II.

être considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds;

- d) de façon automatique et, le cas échéant, toute nouvelle décision prise par l'Assemblée du Fonds de 1992 concernant la question de la définition du terme 'navire'.

16 Mesures à prendre

Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à:

- 1) Décider d'accepter ou non les recommandations du Groupe de travail concernant:
 - a) la liste indicative des bâtiments qui relèvent ou non clairement de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;
 - b) l'approche hybride qui fait intervenir la chaîne de transport maritime dans le cas des 'zones d'ombre' où il est difficile de déterminer si un bâtiment relève ou non de la définition du terme 'navire'; et
 - c) la question des contributions au titre des bâtiments effectuant des opérations de transfert de navire à navire alors qu'ils sont au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente', en application de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 2) Décider de charger ou non le Secrétariat de produire un document d'orientation rendant compte des conclusions du Groupe de travail, en vue d'être présenté pour examen lors de la session de printemps 2016 de l'Assemblée du Fonds de 1992.

* * *

ANNEXE I

Groupe de travail sur les questions relatives à la définition du terme ‘navire’

MANDAT RÉVISÉ

(Adopté par l’Assemblée du Fonds de 1992 à sa 19^{ème} session, tenue en octobre 2014)

Reconnaissant l’importance que la définition du terme ‘navire’ représente pour le paiement des indemnités et pour le système de contribution,

Prenant note des discussions tenues sur cette question lors des sessions de l’Assemblée du Fonds de 1992,

Soulignant la nécessité de la transparence dans l’application de la définition du terme ‘navire’ et les conséquences qu’une décision à ce sujet aura sur le champ d’application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds,

Soulignant également qu’il est indispensable de trouver des solutions sans pour autant modifier les Conventions en vigueur,

Prenant note de l’analyse juridique présentée dans le document [IOPC/OCT11/4/4](#) et d’autres documents connexes,

L’Assemblée décide de créer le 7^{ème} Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 et de lui confier le mandat suivant:

1. 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;
2. Recommander à l’Assemblée 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; et
3. Soumettre un rapport final à la session d’octobre 2015 de l’Assemblée du Fonds de 1992.
4. Le Groupe de travail sera présidé par Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark).

* * *

**Proposition de liste de bâtiments qui relèvent ou non clairement de la définition du terme ‘navire’
au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile
et exemples de début et de fin de la chaîne de transport maritime**

Observations

La liste de bâtiments figurant dans le présent document n’est pas exhaustive. Elle est uniquement indicative des engins qui relèvent clairement de la définition du terme ‘navire’ et de ceux qui n’entrent clairement pas dans son champ d’application. D’autres engins présentant des caractéristiques similaires peuvent relever ou non de cette définition en fonction des circonstances, qui doivent être examinées au cas par cas.

De l’avis général du Groupe de travail, les ‘zones d’ombre’ devront être tranchées au cas par cas à l’aide de l’approche hybride. Cette approche fait appel à la liste des exemples qui relèvent clairement de la définition du terme ‘navire’, à la liste des exemples qui sortent clairement du cadre de cette définition et au concept de la chaîne de transport maritime comme outil d’interprétation pour statuer sur les cas où il n’apparaît pas clairement si la structure en question est un ‘navire’ ou non.

Même si un engin ne figure sur aucune des listes, les organes directeurs du Fonds de 1992 auront la possibilité d’établir s’il s’agit ou non d’un ‘navire’, au regard des circonstances.

Exemples d’engins qui entrent clairement dans le cadre de la définition du terme ‘navire’

Le Groupe de travail propose que la liste indicative et non exhaustive ci-après fournisse des exemples relevant clairement de la définition du terme ‘navire’ au sens de l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (les propositions de texte de substitution formulées par la délégation des Bahamas figurent en italique):

- 1) Un bâtiment de mer ou engin marin construit ou adapté pour le transport d’hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, lorsqu’il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison;
- 2) Un bâtiment de mer ou engin marin sur lest après un transport d’hydrocarbures, avec à son bord des résidus de ce transport;
- 3) Un engin remorqué transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison (ou temporairement au mouillage pour des raisons en rapport avec la navigation ordinaire, un cas de force majeure ou une situation de détresse);
- 4) Un navire capable de transporter des hydrocarbures et d’autres cargaisons (par exemple, un minéralier-vraquier-pétrolier) lorsqu’il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu’il ne soit établi qu’il ne reste à bord aucun résidu de ce transport;
- 5) Les engins offshore disposant à bord d’une propulsion autonome, d’un équipement de direction pour la navigation en mer et comptant à bord un équipage de marins, pouvant être employés soit comme unités de stockage, soit comme unités de transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pour lesquelles il existe des éléments de transport des hydrocarbures et de voyage. Cette définition inclut également les engins offshore en cours de remorquage; et

(Propositions de texte de substitution formulées par la délégation des Bahamas)

Aux fins des exemples ci-après, le terme ‘engin offshore’ désigne les FPSO, FSO et FSU, qu’elles aient été spécifiquement construites ou bien converties ou adaptées de bâtiments de mer construits pour le transport d’hydrocarbures.

ANNEXE II

- 5) *Les engins offshore disposant à bord d'une propulsion autonome, d'un équipement de direction pour la navigation en mer et comptant à bord un équipage de marins, effectuant un voyage de transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; et*

(Fin des propositions de texte de substitution formulées par la délégation des Bahamas)

- 6) Les engins construits ou adaptés à l'origine (ou pouvant être exploités) en tant que bâtiments pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en FSO et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction et comptant à bord un équipage de marins, et pour lesquels il existe des éléments de transport des hydrocarbures et de voyage.

(Propositions de texte de substitution formulées par la délégation des Bahamas)

- 6) *Les engins offshore ne disposant pas à bord d'une propulsion autonome, d'un équipement de direction pour la navigation en mer et ne comptant pas à bord un équipage de marins, en remorquage et transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.*

Remarque: L'actuel paragraphe 6) est supprimé, puisque les engins convertis relèvent de la proposition de nouveau paragraphe 5) et de libellé de la définition du terme 'engin offshore'.

(Fin des propositions de texte de substitution formulées par la délégation des Bahamas)

Exemples d'engins qui sortent clairement du cadre de la définition du terme 'navire'

Le Groupe de travail estime que les exemples énumérés dans la liste indicative non exhaustive ci-après sortent clairement du cadre de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

- A) Les barges certifiées ou classées uniquement pour une utilisation sur les voies d'eau intérieures;
- B) Les bâtiments qui ne sont pas construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Ces catégories comprennent les bâtiments autres que les pétroliers:
- a) Les porte-conteneurs;
 - b) Les navires de croisière;
 - c) Les remorqueurs;
 - d) Les dragueurs;
 - e) Les transporteurs de marchandises diverses;
 - f) Les bâtiments de support de plongée;
 - g) Les vraquiers;
 - h) Les bâtiments à passagers;
 - i) Les transporteurs de voitures;
 - j) Les bateaux de pêche; et
 - k) Les transbordeurs.
- C) Les bâtiments ou engins utilisés dans:
- a) L'exploration, par exemple les plates-formes autoélévatrices^{<13>} ou les unités mobiles de production au large (plate-forme autoélévatrice transportant ou non du matériel de séparation des hydrocarbures, de gaz et de l'eau); ou
 - b) La production ou la transformation des hydrocarbures, par exemple les bâtiments de forage, les unités flottantes de forage, de production, de stockage et de déchargement (FDPSO) et les

<13>

Tour ou plate-forme de forage au large dotée d'une coque flottante munie de béquilles escamotables abaissées sur le fond marin depuis la plate-forme d'exploitation afin d'élever la coque au-dessus du niveau des vagues.

ANNEXE II

unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris la séparation de l'eau et du gaz, et sa gestion;

'Zones d'ombre' à trancher au cas par cas

Il existe cependant plusieurs types de bâtiments pour lesquels il est difficile de déterminer s'ils répondent à la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Chaque situation sera tranchée individuellement par les organes directeurs du Fonds de 1992, en ayant recours au concept de la chaîne de transport maritime (suggéré par l'Espagne et perfectionné par l'Australie), comme outil d'interprétation. L'approche hybride fait appel à la liste des exemples qui relèvent clairement de la définition du terme 'navire', à la liste des exemples qui sortent clairement du cadre de cette définition et au concept de la chaîne de transport maritime comme outil d'interprétation pour statuer sur les cas où il n'apparaît pas clairement si la structure en question est un 'navire' ou non.

Unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et unités flottantes de stockage (FSU)

En outre, l'une des questions que le Groupe de travail n'a pas encore résolue est de savoir si les FSO et les FSU relèvent de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. À cet égard, le professeur Lowe QC était d'avis que les bâtiments suivants entraient dans le cadre de la définition du terme 'navire':

- i. Les 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
- ii. Les engins construits ou adaptés à l'origine (ou pouvant être exploités) en tant que bâtiments pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en FSO et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction.

Concernant ces catégories, les éléments de transport des hydrocarbures et de voyage sont présents, aussi ces engins peuvent-ils être classés à juste titre dans la catégorie de 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Quant à la question relative à la distinction entre un 'navire' et une FSO, l'avis juridique précisait que ni les Conventions ni aucun accord ou aucune pratique associé(e) n'établissent des critères permettant de les différencier. Toutefois, il appartient aux États Membres de décider des critères à appliquer et l'avis juridique indique que le critère principal implicite dans la définition du terme 'navire' de la Convention sur la responsabilité civile étant la capacité à naviguer en mer, les critères d'interprétation doivent refléter ce fait.

Il convient de noter la position actuelle des organes directeurs des FIPOL relative à la couverture des engins offshore, telle qu'elle figure dans la décision prise par l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 1999 en approbation des conclusions du deuxième Groupe de travail intersessions concernant l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins offshore. L'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que:

- i. Un engin offshore devrait être considéré comme étant un 'navire' aux termes des Conventions de 1992 uniquement lorsqu'il transporte des hydrocarbures à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel il est normalement exploité.
- ii. Un engin offshore ne relèverait pas du champ d'application des Conventions de 1992 lorsqu'il quitte un gisement pétrolier pour des raisons liées à l'exploitation ou simplement pour cause d'intempéries.

Exemples du début et de la fin de la chaîne de transport maritime

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

ANNEXE II

Dans le cas où les hydrocarbures sont produits à terre, il est suggéré que la chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés en tant que cargaison en vrac sur un bâtiment de mer ou un engin marin et prend fin à leur déchargement dans un port ou une installation terminale, sur le territoire d'un État Membre.

Si ces hydrocarbures sont ensuite chargés sur un autre bâtiment pour être transportés, soit à l'intérieur (cabotage) des eaux territoriales de l'État Membre ou de sa zone économique exclusive (ou son équivalent), soit à l'extérieur de ses eaux territoriales ou de sa zone économique exclusive (ou son équivalent), une nouvelle chaîne de transport maritime commence alors.

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

Il est logique que, lorsque les hydrocarbures sont produits offshore, la chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment autre que celui qui les a reçus directement du puits sous-marin auquel il était relié.

D'une manière générale, ces scénarios mettent en jeu:

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

- i. D'un autre bâtiment de mer ou engin marin affecté à des opérations types de transfert de navire à navire (cet exemple ne peut figurer dans cette liste que si le bâtiment de mer/engin marin qui décharge les hydrocarbures les a reçus directement d'un puits);
- ii. De FPSO; ou
- iii. De FDPSO;
- iv. De plates-formes autoélévatrices;
- v. D'unités mobiles de production en mer; et
- vi. De FSO

En ce qui concerne les FSO, s'il s'agit d'une FSO ou d'un engin spécifiquement construit (voir les points 5) ou 6) du paragraphe 10.2 du document [IOPC/APR15/8/1](#)), la question serait de savoir si la FSO ou l'engin en question transportait également des hydrocarbures en tant que cargaison pendant un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé hors du gisement pétrolier où elle/il opère habituellement. Selon la décision prise par l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 1999, la FSO est classée comme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de même que le bâtiment réceptionnaire. Toutefois, si le transfert met en jeu une FSO qui ne relève pas des catégories mentionnées aux points 5) ou 6) du paragraphe 10.2, ou un engin qui ne relève pas des autres catégories mentionnées au paragraphe 10.2, la FSO ou l'engin en question ne sera pas classé(e) comme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Il est suggéré que, pour les autres cas mettant en jeu un engin offshore, en particulier une FPSO ou une FDPSO, les bâtiments ne font pas partie de la chaîne de transport maritime couverte par les régimes d'indemnisation dans la mesure où les activités d'exploration, de forage, de production ou de transformation, n'entrent pas dans le cadre du régime d'indemnisation.

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

Un deuxième cas se présente où les hydrocarbures sont produits au large des côtes et où l'on pourrait dire que la chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment de mer ou un engin marin construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac. Le document note qu'une grande partie des hydrocarbures produits en mer sont remontés à la surface depuis les puits sous-marins au moyen de risers (conduites) dressés entre le fond marin et une bouée ou plate-forme fixe d'amarrage, plutôt que chargés directement sur un bâtiment. Les hydrocarbures sont ensuite pompés vers un navire-citerne ou une série de navires-citernes, FSO ou FPSO, qui se relie à la bouée ou plate-forme fixe d'amarrage. Des exemples types de ces configurations et de la méthode de fixation sont donnés à l'annexe 1 du document [IOPC/APR15/8/1](#).

ANNEXE II

Dans la plupart des cas, un bâtiment (généralement un navire-citerne) se relie à la plate-forme ou à la bouée d'amarrage, charge les hydrocarbures puis commence son voyage avec sa cargaison d'hydrocarbures, auquel cas, une fois qu'il a chargé sa cargaison, il relève de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il est suggéré que si une FSO disposant d'une propulsion autonome, d'un équipement de direction pour la navigation en mer et comptant à bord un équipage de marins ayant reçu leur brevet d'aptitude, se relie à la plate-forme ou bouée d'amarrage, charge sa cargaison d'hydrocarbures puis commence son voyage avec sa cargaison d'hydrocarbures, elle ne relève de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile que lorsqu'elle a chargé sa cargaison.

Cependant, dans certains cas, une FSO disposant d'une propulsion autonome, d'un équipement de direction pour la navigation en mer, comptant à bord un équipage de marins ayant reçu leur brevet d'aptitude et équipée du dispositif approprié de fixation à la plate-forme ou bouée d'amarrage, se relie à la plate-forme ou bouée d'amarrage puis pompe les hydrocarbures collectés sur un bâtiment (généralement un navire-citerne). Dans ce cas, qui met en jeu une FSO et un bâtiment, une chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont transférés à bord du bâtiment, et si la FSO se sépare de la plate-forme ou bouée d'amarrage, une nouvelle chaîne de transport maritime commence à l'égard de cette opération mettant en jeu une telle FSO.

Dans les exemples 1 à 3 ci-dessus, la chaîne de transport maritime commence, que la cargaison ait ou non une destination connue au moment du chargement^{<14>}.

De surcroît, même si la destination finale de la cargaison d'hydrocarbures reste inconnue et que pour cette raison, le bâtiment transporteur reçoit l'ordre de mouiller à un endroit pendant une période prolongée, le bâtiment ou engin marin transporteur demeure un maillon de la chaîne de transport maritime jusqu'à ce que sa cargaison soit finalement livrée.

Tous ces exemples reposent sur les hypothèses suivantes:

- a) le bâtiment en question a une cargaison d'hydrocarbures' au sens de l'article I.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et
- b) la 'chaîne de transport maritime' englobe les opérations maritimes ou de transport d'hydrocarbures effectuées après le chargement, jusqu'au déchargement final dans un port ou une installation terminale, au sens de l'article 1.8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces opérations maritimes englobent les opérations de transfert de navire à navire, les périodes d'attente, le stockage (à l'exclusion des opérations ne nécessitant pas de moyens de navigation)^{<15>} et l'ancrage, en attendant la livraison finale à un port, une installation terminale ou un consommateur/réceptionnaire final^{<16>}.

<14> Dans certains cas, les cargaisons sont chargées uniquement à des fins spéculatives ou d'arbitrage, dans l'attente d'une augmentation des prix des hydrocarbures, la propriété et la destination finale des hydrocarbures pouvant donc changer plusieurs fois avant la livraison finale.

<15> La chaîne de transport maritime se termine dans des installations de stockage sans moyens de navigation et une autre chaîne de transport maritime commence lorsque les hydrocarbures sont chargés sur un bâtiment à partir de ces installations de stockage.

<16> Il peut s'agir de fuel-oil livré par un navire qui le stocke pour le transférer sur un autre navire qui l'utilisera comme combustible pour ses moteurs. Dans ce cas, la chaîne de transport maritime se termine lorsque les hydrocarbures sont transférés à bord du navire qui l'utilisera.