



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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/OCT13/4/3 IOPC/APR13/7/5	
Original: ANGLAIS	24 juillet 2013	
Assemblée du Fonds de 1992	92A18	•
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC59	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA9	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC31	
6ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG6/5	
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG7/2	•

RAPPORT DE LA DEUXIÈME RÉUNION DU SEPTIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS

Note du Secrétariat

Résumé:

La deuxième réunion du Groupe de travail s'est penchée en priorité sur des exemples de situations dans lesquelles un doute pourrait exister quant à l'application des Conventions de 1992 pour ce qui est de la définition du terme 'navire'. À l'issue de longs débats, le Groupe de travail est parvenu à un accord sur trois des cinq questions qui lui avaient été soumises à sa première réunion. Faute d'accord concernant les deux questions restantes, la Présidente a proposé la création d'un groupe de consultation qui se réunirait pour la première fois le 28 octobre 2013, avant la prochaine réunion du Groupe de travail, dans le but de rapprocher les points de vue. Ce groupe se composerait de représentants de l'Australie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de l'International Group of P&I Associations, de la Chambre internationale de la marine marchande et de toute autre délégation souhaitant apporter sa contribution. Si possible, ce groupe soumettra des propositions plus concrètes à la prochaine réunion du Groupe de travail, éventuellement sous la forme d'un document d'orientation ou de critères que les FIPOL et les États Membres pourraient appliquer.

La conclusion de la réunion a donc été de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 de modifier le mandat du Groupe de travail pour lui permettre de poursuivre ses travaux et de tenir les réunions supplémentaires qui s'avèreraient nécessaires.

Mesures à prendre:

Assemblée du Fonds de 1992

- a) Envisager de réviser le mandat du Groupe de travail afin de lui permettre de poursuivre ses travaux et de tenir les réunions supplémentaires qui s'avèreraient nécessaires;
- b) Décider s'il y a lieu d'approuver la constitution d'un groupe de consultation en vue de rapprocher les points de vue concernant les deux questions soumises au Groupe de travail qui n'ont pas été résolues; et
- c) Rendre compte des décisions pertinentes qui pourraient avoir été prises au sujet de la définition du terme 'navire' dans le cadre des Conventions de 1992 au Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour information.

Septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992

Prendre note des informations fournies.

1 Introduction/Informations générales

- 1.1 En octobre 2010, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, a chargé l'Administrateur de faire procéder à une analyse juridique de la mesure dans laquelle l'interprétation de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pourrait s'étendre aux unités flottantes de stockage (FSU), et d'envisager s'il y avait lieu de mettre en recouvrement des contributions pour des hydrocarbures transportés par des navires 'mères' tels que décrits aux paragraphes 5.1 à 5.3 du document [IOPC/OCT10/4/3/1](#), soumis par la délégation danoise.
- 1.2 Conformément aux instructions reçues du Conseil d'administration du Fonds de 1992, l'Administrateur a engagé le Professeur Vaughan Lowe QC, avocat en activité et éminent universitaire de l'Université d'Oxford, fort de nombreuses années d'expérience des conventions et des traités internationaux, pour mener cette étude. À la 16ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992, qui s'est tenue en octobre 2011, l'Administrateur a présenté l'analyse juridique de l'interprétation de la définition du terme 'navire' réalisée par le Professeur Lowe. Sur la base de cette analyse juridique, l'Administrateur a soumis à l'Assemblée du Fonds de 1992 diverses propositions qui figurent à la section 7 du document [IOPC/OCT11/4/4](#).
- 1.3 À cette même session, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de créer un Groupe de travail qui serait chargé d'examiner les conséquences des propositions figurant à la section 7 du document [IOPC/OCT11/4/4](#), et de lui faire rapport à sa prochaine session. Le mandat de ce groupe a été approuvé et figure à l'annexe III du document [IOPC/OCT11/11/1](#) (voir la section 3 ci-dessous).
- 1.4 Le Groupe a tenu sa première réunion le 26 avril 2012 (document [IOPC/APR12/11/2](#)). Des opinions ont été exprimées au sujet de chacune des questions soulevées. Toutefois, la majorité des délégations qui ont pris la parole a demandé aux représentants du secteur de fournir un complément d'informations avant qu'un débat approfondi puisse avoir lieu. De nombreux participants ont déclaré avoir besoin de plus de temps pour envisager les questions soulevées et leurs conséquences et ont souligné qu'il convenait d'examiner les aspects liés à la fois aux contributions et à l'indemnisation. Divers représentants du secteur appartenant à des organisations ayant le statut d'observateur auprès du Fonds de 1992 ont offert leur aide pour effectuer de nouveaux travaux de recherche et réunir un complément de données spécifiques avant la prochaine réunion du Groupe de travail, au printemps 2013. Les États Membres ont également accepté d'étudier les pratiques nationales.
- 1.5 La Présidente a constitué un groupe de consultation afin que des débats puissent avoir lieu et que des progrès puissent être réalisés avant la prochaine réunion, en 2013.

2 **Participation**

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

Algérie	Fidji	Panama
Allemagne	Finlande	Oman
Angola	France	Pays-Bas
Argentine	Ghana	Philippines
Australie	Grèce	Pologne
Bahamas	Grenade	Qatar
Belgique	Îles Marshall	République de Corée
Bulgarie	Inde	République dominicaine
Cameroun	Italie	République islamique d'Iran
Canada	Japon	Royaume-Uni
Chine ^{<1>}	Kenya	Saint-Kitts-et-Nevis
Colombie	Libéria	Singapour
Chypre	Malaisie	Suède
Danemark	Maroc	Tunisie
Équateur	Mexique	Turquie
Espagne	Nigéria	Uruguay
Estonie	Norvège	Vanuatu
Fédération de Russie	Nouvelle-Zélande	Venezuela (République bolivarienne du)

2.2 Sept États non Membres, à savoir l'Arabie saoudite, le Chili, la Côte d'Ivoire, le Guatemala, l'Indonésie, le Pérou et l'Ukraine, étaient représentés à la réunion en qualité d'observateur.

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

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 (CIMM)

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 Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

World LP Gas Association (WLPGA)

3 **Mandat**

3.1 Le mandat du Groupe de travail, tel que défini par l'Assemblée à sa 16^{ème} session, en octobre 2011 (document [IOPC/OCT11/11/1](#), annexe III), porte sur les questions ci-après:

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

- a) la nécessité de trouver des solutions sans modifier les Conventions en vigueur;
- b) la nécessité d'analyser les conséquences que les différentes interprétations exposées dans le document [IOPC/OCT11/4/4](#) et d'autres documents connexes peuvent ou pourraient avoir sur la couverture et les contributions des régimes internationaux d'indemnisation; et
- c) une proposition de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 une approche uniforme 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 de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.2 Il est également stipulé dans le mandat, comme il en a été décidé par l'Assemblée du Fonds de 1992, que le Groupe de travail est présidé par Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark).

4 Documents examinés par le Groupe de travail

Le Groupe de travail a examiné les documents ci-après:

IOPC/APR13/7/1/Rev.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
IOPC/APR13/7/2	Examen de la définition du terme 'navire' - document présenté par l'Australie
IOPC/APR13/7/3	Barges à la dérive et définition du terme 'navire' - document présenté par l'Australie
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

5 Introduction de la Présidente

5.1 Lors de l'ouverture de la deuxième réunion du Groupe de travail, la Présidente a rappelé au Groupe de travail que lors de sa première réunion, il avait examiné diverses questions qu'elle avait elle-même exposées dans le document [IOPC/APR12/11/1](#). Le document [IOPC/OCT11/4/4](#) du Secrétariat, qui contient l'analyse juridique de l'interprétation de la définition du terme 'navire' par le Professeur Lowe, avait été considéré comme constituant le document de base pour les travaux du Groupe et avait de nouveau été mis à sa disposition lors de la réunion d'avril 2013.

5.2 La Présidente a rappelé aux délégations que le Groupe de travail avait pour objectif de trouver des solutions dans le cadre existant du régime international de responsabilité et d'indemnisation et qu'il était tenu de faire rapport à l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 2013. Elle a remercié les délégations qui avaient soumis des documents en vue de leur examen et a suggéré qu'après la présentation de ces documents, le Groupe de travail devrait à nouveau examiner les questions énumérées au paragraphe 5.3 ci-dessous en vue de parvenir à des recommandations concrètes concernant la définition du terme 'navire' ainsi que les conséquences de ces recommandations sur le système de calcul des contributions.

5.3 Questions soumises à l'examen du Groupe de travail

- a) Les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et les unités flottantes de stockage (FSU) relèvent-elles de la définition du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile?

- b) 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’ selon 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?
- c) L’Assemblée du Fonds de 1992 devrait-elle confirmer sa décision d’octobre 2006, selon laquelle les hydrocarbures déchargés sur des bâtiments au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’ qui se livrent 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) L’Assemblée du Fonds de 1992 devrait-elle décider que, 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’, les hydrocarbures à bord devraient être considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution ‘reçus’ au sens de l’article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds? et
- e) 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 des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l’article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et la décision doit-elle être prise au cas par cas en fonction des circonstances particulières?

6 Aperçu des documents soumis pour examen

6.1 Document IOPC/APR13/7/1/Rev.1, soumis par les Pays-Bas

- 6.1.1 La délégation néerlandaise a présenté le document IOPC/APR13/7/1/Rev.1, en soulignant l’importance des débats portant sur la définition du terme ‘navire’ du fait qu’un grand nombre de navires-citernes, d’engins exploités au large et de navires réalisant des opérations de navire à navire passent à proximité de la côte des Pays-Bas ou y effectuent leurs opérations. La délégation néerlandaise a répertorié dans son document divers navires et activités ayant un caractère spécial et qu’elle considère comme importants pour l’examen de la définition du terme ‘navire’ au sens des Conventions de 1992. Cette délégation a proposé pour ces navires et activités une interprétation de la couverture du régime international d’indemnisation et des contributions à ce régime. Les propositions précises des Pays-Bas sont indiquées à la section 7 ci-dessous au titre des différentes questions examinées et sont résumées dans le tableau ci-après:

Type de bâtiment	Navire	Cargaison donnant lieu à contribution
Un navire-citerne chargé restant au même endroit pendant une longue période	OUI	NON
Un navire-citerne restant au même endroit pendant une longue période, réalisant des opérations de transfert de navire à navire	OUI	OUI
Engin exploité au large	OUI	OUI
Installation flottante de réception de déchets mazoutés	OUI	OUI

- 6.1.2 Dans l’ensemble, les Pays-Bas ont accepté les conclusions du Professeur Lowe, mais ont estimé qu’une définition encore plus large du terme ‘navire’ devrait être adoptée dans le cadre des Conventions de 1992 afin de l’aligner sur d’autres conventions de l’OMI, par exemple l’annexe I de la Convention MARPOL. La délégation néerlandaise a évoqué le débat récemment engagé lors des sessions du Comité juridique de l’OMI concernant la responsabilité et l’indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de l’exploration et de l’exploitation des hydrocarbures au large, estimant que le Fonds de 1992 devrait informer le Comité juridique de ses

éventuelles décisions ou interprétations concernant la définition du terme ‘navire’, dans le cas des engins exploités au large, afin d’éviter tout double emploi ou lacune dans les régimes d’indemnisation concernant ces engins.

6.2 Document IOPC/APR13/7/2, soumis par l’Australie

6.2.1 La délégation australienne a présenté le document IOPC/APR13/7/2 en expliquant que depuis la présentation de l’avis juridique du Professeur Lowe et d’autres documents lors de réunions antérieures, l’Australie avait examiné les conséquences des décisions qui pourraient être prises par les FIPOL, en s’attachant plus particulièrement à l’administration du système de contributions et au respect de l’obligation pour tout navire-citerne de détenir un certificat CLC au moment de son arrivée dans un port ou de son départ d’un port. L’Australie a également fourni des informations concernant la politique qu’elle applique au sujet des cartes bleues et des certificats CLC aux bâtiments flottants, de production, de stockage et de déchargement dans le cadre de ce qui est considéré comme la politique du Fonds de 1992.

6.2.2 L’analyse de la question a amené l’Australie à conclure que l’affirmation générale selon laquelle les unités flottantes de stockage ne sont pas des navires n’est pas satisfaisante et elle n’approuve pas l’adoption d’une période fixe au-delà de laquelle un bâtiment serait considéré comme au mouillage permanent ou semi-permanent. L’Australie estime que cette approche ne serait pas suffisamment souple pour s’adapter à l’évolution de la technologie et aux méthodes d’exploitation, et qu’elle ne refléterait pas précisément le risque encouru ou ne permettrait donc pas d’adopter une position cohérente au sujet des contributions. La délégation australienne est en désaccord avec la terminologie utilisée pendant toutes les discussions, notamment concernant l’utilisation de l’expression ‘unité flottante de stockage et de déchargement (FSO)’. Elle a proposé d’éviter d’utiliser ce terme en règle générale car, après avoir établi une définition du terme ‘navire’, il serait très peu souhaitable d’entreprendre de définir l’expression ‘unité flottante de stockage et de déchargement (FSO)’.

6.2.3 L’Australie a exprimé une préférence pour l’adoption de critères d’interprétation inspirés des propositions formulées par le Professeur Lowe à l’annexe I du document [IOPC/OCT11/4/4](#) (paragraphe 113 à 130). Ces critères sont notamment les suivants:

- i) Un bâtiment relié à un oléoduc sous-marin ou terrestre n’est pas un ‘navire’.
- ii) Un bâtiment dépourvu de moyen de propulsion autonome et/ou d’équipement de pilotage pour naviguer sur mer ne devrait pas être considéré comme un navire, à moins qu’il ne soit remorqué (voir néanmoins l’autre proposition de l’Australie sur les barges, soumise à cette session dans le document IOPC/APR13/7/3).
- iii) Les engins construits et exploités à l’origine en tant que navires pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en bâtiments de stockage qui ne conservent pas la capacité de naviguer sur mer au moyen de leur propre propulsion ne sont pas des ‘navires’ tant qu’ils restent ‘désactivés’, mais peuvent récupérer le statut de ‘navire’ si leur capacité de naviguer et d’entreprendre des voyages est rétablie.
- iv) Les bâtiments de stockage spécifiquement construits disposant d’une propulsion autonome et d’un équipement de pilotage pour la navigation en mer; les navires-citernes ou les transporteurs mixtes qui n’ont pas été soumis à une conversion; et les engins construits à l’origine en tant que navires pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en bâtiments de stockage qui ont conservé la capacité de naviguer par leur propre propulsion, doivent être considérés comme des navires.

6.2.4 L’Australie a toutefois proposé que les critères suivants soient également pris en compte:

- v) Un bâtiment qui est habituellement relié à un oléoduc sous-marin ou terrestre et qui se déplace temporairement vers un autre emplacement pour cause d’intempéries ou pour des questions de maintenance n’est pas un ‘navire’, à condition qu’il retourne à son emplacement initial sans avoir

déchargé d'hydrocarbures à aucun moment pendant le laps de temps durant lequel il n'a pas été relié à un oléoduc.

- vi) Un bâtiment au mouillage peut recevoir des hydrocarbures provenant de plusieurs bâtiments avant de reprendre son voyage, ou il peut arriver chargé avant de décharger vers plusieurs bâtiments plus petits, mais s'il effectue les deux opérations, les hydrocarbures reçus par ce bâtiment devraient être considérés comme 'reçus'. S'il effectue les deux opérations, ce bâtiment devrait être traité en tant que terminal d'hydrocarbures et toute réception devrait impliquer la responsabilité de payer des contributions aux FIPOL.

6.3 Document IOPC/APR13/7/4, soumis par la Chambre internationale de la marine marchande et l'International Group of P&I Associations

6.3.1 En avril 2012, la première réunion du septième Groupe de travail intersessions a demandé aux délégations du secteur qui y assistaient en qualité d'observateur de lui fournir des informations et des statistiques sur les questions que le Groupe de travail était chargé d'examiner. La Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) et l'International Group of P&I Associations (International Group) ont donc soumis des données et des informations sur les questions ci-après:

- a) Le nombre de FSO/FSU auxquelles une carte bleue conforme à la Convention sur la responsabilité civile a été délivrée par un Club P&I de l'International Group et/ou par un État; et
- b) La période normalisée pendant laquelle un 'navire' pourrait rester au mouillage avec une cargaison à bord.

6.3.2 L'International Group avait préalablement informé le Groupe de travail que plus de 60 FSO/FSU avaient reçu une carte bleue conforme à la Convention sur la responsabilité civile d'un Club P&I. L'International Group avait réuni un complément de données sur le nombre de cartes bleues et de certificats d'État conformes à la Convention sur la responsabilité civile qui avaient été délivrés à des FSU/FSO et avait découvert que la délivrance de certificats d'État conformes à la Convention sur la responsabilité civile à des FSO/FSU semblait être une pratique courante dans 11 juridictions. Même si tous les États invités à le faire n'avaient pas répondu à cette demande de renseignements, il a été confirmé que 41 FSO/FSU avaient bien reçu un certificat d'État conforme à la Convention sur la responsabilité civile.

6.3.3 La CIMM et l'International Group n'ont pas été en mesure de fournir des précisions sur les raisons pour lesquelles certains États avaient délivré des certificats conformes à la Convention sur la responsabilité civile (ou en avaient demandé), mais le fait que 11 d'entre eux aient confirmé cette pratique donnait à penser qu'un certain nombre d'États parties considéraient déjà que les FSO/FSU entrent dans la définition du terme 'navire' et qu'ils appliqueraient le régime d'indemnisation prévu par la Convention sur la responsabilité civile/le Fonds de 1992 en cas de fuite d'hydrocarbures persistants en provenance de bâtiments de ce type.

7 Questions que le Groupe de travail a examinées

7.1 Les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et les unités flottantes de stockage (FSU) entrent-elles ou non dans la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile?

7.1.1 Dans son avis juridique, le Professeur Lowe a conclu que les FSO et les FSU ne devraient pas relever de la définition du terme 'navire', sauf dans les trois circonstances suivantes (document [IOPC/OCT11/4/4](#), paragraphe 3.10):

- a) Des barges remorquées par des navires effectuant une navigation maritime (ou temporairement au mouillage pour des raisons en rapport avec la navigation ordinaire, un cas de force majeure ou une situation de détresse);

- b) des FSO disposant d'une propulsion autonome et d'un équipement de direction pour la navigation en mer spécifiquement construites pour être employées soit comme unités de stockage, soit comme unités de transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; et
- c) des engins construits ou adaptés à l'origine (ou pouvant être exploités) en tant que bâtiments pour le transport des hydrocarbures, mais convertis par la suite en FSO et conservant la capacité de naviguer en mer avec leurs propres moyens de propulsion et de direction.

- 7.1.2 Lors de la première réunion du Groupe de travail, parmi les délégations qui ont pris la parole pour répondre à cette question, de nombreuses ont exprimé une nette préférence pour une interprétation large de la définition du terme 'navire'. À leur avis, l'exclusion des FSO et des FSU du champ d'application du régime international d'indemnisation irait à l'encontre de son objet et pourrait exposer les victimes de dommages de pollution à de graves risques.
- 7.1.3 Dans le document qu'elle a soumis à la deuxième réunion du Groupe de travail, l'Australie a confirmé qu'elle n'était pas favorable à une affirmation générale selon laquelle 'les FSO ne sont pas des navires'. Elle préférerait que l'on élabore des critères d'interprétation inspirés des propositions émises par le Professeur Lowe, auxquels seraient ajoutés deux autres critères qui, à son avis, permettraient d'évaluer les circonstances particulières à chaque cas d'une manière à la fois cohérente et adaptable (voir les paragraphes 6.2.3 et 6.2.4 ci-dessus).
- 7.1.4 Dans le document qu'ils ont soumis à la deuxième réunion du Groupe de travail, les Pays-Bas ont également accepté les catégories indiquées aux alinéas a) à c) du paragraphe 7.1.1 et estimé que les navires-citernes chargés restant au même endroit pendant une longue période, les navires-citernes restant au même endroit pendant une longue période et réalisant des opérations de transfert de navire à navire, les engins exploités au large et les installations flottantes de réception de déchets mazoutés devraient tous entrer dans le champ de la définition du terme 'navire' en vertu des Conventions de 1992. Les Pays-Bas ont cependant été d'avis que cette définition devrait être encore plus large et davantage alignée sur d'autres Conventions de l'OMI.
- 7.1.5 Dans le document IOPC/APR13/7/4 soumis par la CIMM et l'International Group, les catégories de FSO proposées par le Professeur Lowe aux alinéas a) à c) du paragraphe 7.1.1 étaient également étudiées. Les auteurs ont estimé que dans ces catégories, les critères de transport d'hydrocarbures et de voyage sont présents et que, par conséquent, ces engins pouvaient à juste titre relever de la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ils ont ajouté que les éléments de la définition du terme 'navire' et les travaux préparatoires des Protocoles de 1984 indiquent clairement qu'une FSO est un 'navire' au sens de la Convention sur la responsabilité civile et que le concept de 'transport' n'implique pas nécessairement, selon l'essentiel de la définition, un déplacement d'un point A vers un point B. À leur avis, les hydrocarbures 'stockés' dans un navire sont un 'transport' effectué par le navire.
- 7.1.6 Les auteurs ont indiqué que si le Groupe de travail approuvait ce raisonnement, la question de l'application des Conventions aux FSO/FSU deviendrait moins complexe qu'elle ne le semblait au début et qu'il resterait uniquement à décider si une recommandation devrait être adressée à l'Assemblée du Fonds de 1992 dans le but d'inclure les FSO/FSU dans le champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile lorsqu'elles assurent leur fonction de stockage. Les auteurs ont attiré l'attention du Groupe de travail sur la politique et/ou la pratique actuelles dans 11 États qui exigent que les FSU/FSO détiennent des cartes bleues conformes à la Convention sur la responsabilité civile et qui délivrent ou exigent des certificats d'État attestant qu'une assurance a été souscrite. Ils ont fait observer que ces États appliquent sans doute ces exigences car ils considèrent qu'en cas de déversement provenant d'une FSO/FSU, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'appliquerait, déclenchant ainsi les droits et les obligations établis dans la Convention, notamment les dispositions de canalisation, la stricte responsabilité du propriétaire, le droit des demandeurs d'engager des actions directes contre le propriétaire et l'assureur, et une garantie que les demandes éligibles seront recevables en vertu des Conventions. Si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas aux FSO/FSU, ces droits ne seraient pas appliqués et les États

ne pourraient pas s'attendre à ce que ces bâtiments possèdent des cartes bleues conformes à la Convention sur la responsabilité civile, ni à ce que les États émettent des certificats d'État.

- 7.1.7 Le Groupe de travail a procédé à un long débat en prenant en considération les propositions qui figuraient dans les trois documents sur la question soumis à la réunion ainsi que dans l'avis juridique initial du Professeur Lowe. Aucune délégation ne s'est opposée aux trois catégories définies aux alinéas a) à c) du paragraphe 7.1.1, que le Professeur Lowe avait proposé d'inclure dans la définition du terme 'navire'. Des divergences de vues subsistaient toutefois concernant la question de savoir si la définition du terme 'navire' devrait, à l'exception des trois catégories spécifiées, exclure les FSO ou s'il conviendrait d'adopter une interprétation beaucoup plus large.
- 7.1.8 Diverses délégations ont estimé que le transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison était un élément essentiel pour déterminer si un bâtiment devait être considéré comme un navire, suggérant que l'une des conditions était que le bâtiment effectue un voyage maritime. Cela étant, ces délégations ont donc conclu que les bâtiments qui avaient des hydrocarbures à bord mais qui ne naviguaient jamais ne devraient pas être considérés comme des 'navires'.
- 7.1.9 De nombreuses délégations se sont toutefois opposées à ce point de vue et ont suggéré, ainsi que l'avaient proposé la CIMM et l'International Group, que le transport d'hydrocarbures constituait le critère essentiel pour définir si un bâtiment devait être considéré comme un navire. Une délégation a estimé qu'un navire ou une unité flottante qui stocke des hydrocarbures donnant lieu à contribution en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds fait partie de la chaîne de transport et que, à condition de ne pas constituer la destination finale de la cargaison, ils doivent être considérés comme des 'navires'. D'autres délégations ont évoqué l'esprit de la Convention, donnant à entendre que les victimes des dommages de pollution par les hydrocarbures devraient être la principale considération et que, dans la mesure du possible, il conviendrait de remédier aux lacunes observées dans l'étendue de la couverture.
- 7.1.10 Les deux groupes de délégations ont largement appuyé l'élaboration de critères d'interprétation et la recherche de solutions pratiques qui permettraient de définir les navires au sens des Conventions de 1992 au cas par cas. Faute de pouvoir arriver à un accord sur la question, la Présidente a donc proposé de constituer un groupe de consultation composé de l'Australie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de l'International Group et de la CIMM et auquel pourrait participer toute autre délégation qui souhaiterait apporter sa contribution. Ce groupe, qui rassemble des délégations ayant des points de vue différents, se réunirait avant la prochaine réunion du Groupe de travail 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.

- 7.2 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' selon l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile?

Toutes les délégations qui ont pris la parole à ce sujet lors de la deuxième réunion du Groupe de travail se sont opposées à l'adoption d'une période fixe d'un an. La Présidente a pris note des observations formulées et a également évoqué les débats de la première réunion du Groupe de travail, concluant qu'après un examen approfondi de la question, 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 restant considéré comme un 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 7.3 L'Assemblée du Fonds de 1992 devrait-elle confirmer sa décision d'octobre 2006, selon laquelle les hydrocarbures déchargés sur des bâtiments au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' qui se livrent 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?

- 7.3.1 Dans le document IOPC/APR13/7/1/Rev.1, section 3, la délégation néerlandaise a indiqué que le cas d'un navire-citerne restant au même endroit pendant une longue période et réalisant des opérations de transfert de navire à navire est fréquent. Elle expliquait dans ce document que les navires-citernes peuvent transporter d'énormes quantités d'hydrocarbures destinés à être déchargés dans différents ports. Ces navires-citernes sont gigantesques et sont souvent dans l'impossibilité de mouiller dans des ports ou de transporter des hydrocarbures dans des eaux peu profondes. Ces énormes pétroliers restent souvent au même endroit pendant des semaines ou des mois, voire des années; les hydrocarbures qu'ils transportent sont transférés à bord de navires-citernes approvisionneurs plus petits et plus maniables, qui les amènent jusqu'aux ports de destination.
- 7.3.2 Un autre cas de figure décrit dans ce document est celui du pétrole brut qui est acheminé depuis des points d'origine à l'intérieur des terres par de petits navires-citernes jusqu'à un emplacement en mer où un bâtiment reste au mouillage en permanence et reçoit ces cargaisons aux fins de stockage et de groupage, avant de les décharger dans d'autres navires-citernes qui achemineront le pétrole brut jusqu'à sa destination finale.
- 7.3.3 La délégation néerlandaise et une autre délégation ont évoqué les plus grands risques de déversements d'hydrocarbures que présentent les opérations de transfert de navire à navire dans les cas envisagés et ont estimé que, ces navires-citernes étant de toute évidence adaptés au transport d'hydrocarbures en tant que cargaison, ils devraient être considérés comme des 'navires' et devraient être couverts par les Conventions de 1992. À la section 3.3 de leur document, les Pays-Bas ont rappelé le raisonnement qui avait conduit l'Assemblée du Fonds de 1992 à prendre certaines décisions en 2006; conformément à ces décisions, les Pays-Bas estimaient qu'un navire-citerne qui restait au même endroit pendant une longue période était au mouillage de façon semi-permanente et que les hydrocarbures reçus constituaient des hydrocarbures donnant lieu à contribution.
- 7.3.4 Plusieurs autres délégations se sont ralliées à ce point de vue et se sont déclarées prêtes à confirmer la décision de 2006. Une délégation a fait observer qu'en allant à l'encontre de cette décision, c'est-à-dire en prévoyant que si un navire-citerne amenait les hydrocarbures jusqu'au terminal à terre, ces hydrocarbures seraient considérés comme donnant lieu à contribution, ce qui ne serait pas le cas s'ils faisaient l'objet d'un transfert de navire à navire, cela serait une incitation à multiplier ces opérations de transfert, ce qui accroîtrait les risques de déversements.
- 7.3.5 D'autres délégations ont pris le contrepied de la décision de 2006 et ont appelé l'attention du Groupe de travail sur un certain nombre de difficultés pratiques rencontrées par les États, notamment pour obtenir de ces bâtiments les formulaires nécessaires pour la comptabilisation des hydrocarbures. Une délégation a évoqué la définition d'une installation terminale qui figure à l'article 1.8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir 'tout emplacement de stockage d'hydrocarbures en vrac permettant la réception d'hydrocarbures transportés par voie d'eau, y compris toute installation située au large et reliée à cet emplacement'. Cette délégation a souligné qu'à son avis, le raccordement à un emplacement à terre était un élément déterminant pour décider si le bâtiment avait ou non reçu les hydrocarbures. En l'absence d'un raccordement par oléoduc, cette délégation ne pensait pas que les hydrocarbures à bord pouvaient être considérés comme donnant lieu à contribution.
- 7.3.6 Toute 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 de consultation pour trouver des solutions possibles, sous la forme d'une résolution ou de nouvelles orientations qui pourraient aider le Groupe de travail à trouver un moyen d'aller de l'avant.
- 7.4 Puisque les navires '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 bord devraient-ils être considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution 'reçus' au sens de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?

Toutes les délégations qui ont pris la parole sur ce point ont appuyé la proposition initialement avancée par la délégation danoise dans le document [IOPC/OCT10/4/3/1](#), selon laquelle les hydrocarbures à bord de ces navires ‘mères’ ne devraient pas être considérés comme donnant lieu à contribution.

7.5 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 des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l’article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds?

7.5.1 Le Groupe de travail avait décidé de ne pas utiliser de période déterminée pour définir si un navire devait être considéré comme au mouillage ‘de façon permanente ou semi-permanente’.

7.5.2 S’agissant de la question de savoir si les hydrocarbures à bord de ces navires devraient être considérés comme donnant lieu à contribution, la délégation néerlandaise a évoqué le scénario qu’elle avait décrit à la section 2 du document IOPC/APR13/7/1/Rev.1 et la proposition ultérieure qu’elle avait présentée à ce sujet. La situation évoquée dans ce scénario était celle de superpétroliers chargés d’hydrocarbures dans le golfe Persique, par exemple, qui naviguaient à faible vitesse au sud de l’Afrique et qui ne connaîtraient leur destination finale que beaucoup plus tard, lorsqu’ils auraient trouvé un acheteur confirmé pour leur cargaison d’hydrocarbures. Selon la délégation néerlandaise, ces navires-citernes fonctionnaient en réalité comme des ‘unités flottantes de stockage mobiles’ et apparaissaient souvent à proximité de la côte néerlandaise. De surcroît, certains navires-citernes, au lieu de naviguer lentement, restent au mouillage durant un certain temps (plusieurs jours, semaines ou mois) dans l’attente d’une commande, avant de se rendre à leur destination.

7.5.3 De l’avis des Pays-Bas, lorsqu’un navire chargé reste au même endroit, il n’y a pas de transfert d’hydrocarbures dans des ports ou des installations, et, par conséquent, les hydrocarbures à bord ne correspondent pas à la définition des hydrocarbures donnant lieu à contribution. Plusieurs délégations se sont ralliées à cet argument.

7.6 Autres questions

7.6.1 Lors de la première réunion du Groupe de travail, la Présidente avait encouragé les États Membres à soulever d’autres questions qui relèveraient du mandat du Groupe de travail en vue de leur examen à la réunion suivante, et à le faire sous forme de communication écrite.

Barge

7.6.2 La délégation australienne a présenté le document IOPC/APR13/7/3, dans lequel elle décrivait une situation qui s’était produite au large de sa côte ouest, quand une barge de marchandises diverses s’était séparée de son remorqueur et avait dérivé pendant plusieurs jours. Bien qu’aucune cargaison d’hydrocarbures n’ait été en cause à cette occasion, la question s’était posée de savoir si le régime international d’indemnisation se serait appliqué à cette situation.

7.6.3 De l’avis du Professeur Vaughan Lowe (document [IOPC/OCT11/4/4](#), annexe I, paragraphe 122), les barges remorquées sont des ‘navires’. L’Australie a toutefois demandé si une barge remorquée perdrait son statut de ‘navire’ en cas de rupture du câble de remorquage, et si une indemnisation pourrait être payée par le Fonds si une barge à la dérive déversait une cargaison d’hydrocarbures, étant donné que le Fonds verse une indemnisation pour les ‘dommages dus à la pollution’, dont la définition est liée à la définition du terme ‘navire’.

7.6.4 Les délégations qui ont pris la parole à ce sujet ont estimé que le statut d’une barge ne serait pas modifié dans cette situation et que la Convention de 1992 portant création du Fonds s’appliquerait.

Installation flottante de réception de déchets mazoutés

- 7.6.5 La délégation néerlandaise a présenté la section 5 du document IOPC/APR13/7/1/Rev.1, qui décrit une situation dans laquelle un navire, conçu et construit à l'origine en tant que navire-citerne, a été transformé en installation flottante de réception de déchets mazoutés. L'installation n'était pas en mesure de prendre la mer, ne disposait pas d'équipement de propulsion et restait au mouillage en permanence; elle est utilisée pour la réception de déchets mazoutés. Les résidus tirés de ces déchets sont vendus. Il a été fait référence au cas du *Slops*, dont l'hélice avait été retirée et dont le moteur avait été désactivé et officiellement scellé.
- 7.6.6 Les Pays-Bas avaient proposé que les victimes de dommages de pollution par les hydrocarbures provoqués par ces installations soient indemnisées en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que les hydrocarbures à bord de ces installations soient considérés comme donnant lieu à contribution, même si, dans la pratique, il est peu probable qu'une installation flottante de réception de déchets de ce type reçoive plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures.
- 7.6.7 Certaines délégations ont exprimé leur désaccord avec la délégation néerlandaise, estimant que ces installations ne devraient pas relever de la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992. Une délégation a estimé qu'il n'avait jamais été envisagé d'inclure les déchets mazoutés dans le champ d'application du régime d'indemnisation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds et a de nouveau mentionné la notion de transport d'hydrocarbures, qu'elle considérait au cœur du débat. Cette délégation a déclaré que les installations qui étaient au mouillage, qui n'étaient pas en mesure de naviguer et dont la fonction première était le stockage et non le transport de déchets mazoutés ne devraient pas être considérées comme des 'navires'. Certaines délégations ont évoqué l'incident du *Slops* et rappelé que le Comité exécutif du Fonds de 1992 avait décidé que ce bâtiment ne devait pas être considéré comme un 'navire', décision que ces délégations continuaient d'appuyer.
- 7.6.8 Plusieurs délégations ont partagé l'avis de la délégation néerlandaise, estimant que ces installations devraient relever de la définition du terme 'navire' au sens des Conventions de 1992. Certaines ont estimé que le nom de ces installations était sans importance, mais que ce qui importait était leur fonction, le fait de savoir si elles entraient dans le cadre de la définition du terme 'navire' et si les hydrocarbures à leur bord étaient persistants.
- 7.6.9 Une délégation a évoqué la situation des déchets dans les Caraïbes, expliquant que Grenade n'était pas en mesure de traiter les déchets mazoutés sur place et que, depuis un certain nombre d'années, les opérations de traitement se déroulaient à la Trinité. Cette délégation s'est inquiétée du fait que, après avoir entendu les interventions de certaines délégations, une indemnisation pourrait être refusée si un dommage de pollution se produisait lors du transport de ces hydrocarbures ou déchets mazoutés.
- 7.6.10 Une délégation a souligné que l'objectif des Conventions de 1992 était d'indemniser les victimes de dommages de pollution par des hydrocarbures et non pas de rechercher des règles qui auraient d'étranges conséquences, comme par exemple le refus de payer des indemnités dans l'exemple donné au paragraphe 7.6.9.
- 7.6.11 La délégation de l'International Group a fait observer au Groupe de travail qu'il n'avait pas été tenu compte des installations flottantes de réception de déchets mazoutés lors du rassemblement des données consignées dans le document IOPC/APR13/7/4 au sujet des FSO et des FSU auxquelles avait été délivrée une carte bleue, puis un certificat d'État par voie de conséquence. Cette délégation a indiqué qu'il était tout à fait possible que des Clubs de l'International Group aient délivré des cartes bleues à ces installations car ils pensaient qu'elles relevaient effectivement de la portée de la Convention sur la responsabilité civile et que les États leur aient également délivré des certificats d'État. L'International Group a proposé d'entreprendre des recherches afin d'établir si des cartes bleues et des certificats d'État avaient effectivement été délivrés à des installations de ce type et de faire rapport au Groupe de consultation créé par la Présidente. Une délégation a rappelé que les avis sur la question divergeaient depuis de nombreuses années, qu'il était peu probable que le Groupe de travail trouve un terrain d'entente et que la question devrait peut-être ne plus figurer dans le mandat du Groupe de travail.

- 7.6.12 Une délégation a soulevé une question au sujet de la définition des hydrocarbures qui, de l'avis de la Présidente, ne relevait pas du mandat du Groupe de travail. La Présidente a invité cette délégation à soumettre une proposition écrite à l'Assemblée du Fonds de 1992 pour examen.
- 7.6.13 La plupart des délégations ont partagé le point de vue des Pays-Bas selon lequel les hydrocarbures à bord d'installations flottantes de réception de déchets mazoutés devraient être considérés comme donnant lieu à contribution. D'autres ont réfuté ce point de vue en évoquant les difficultés examinées à la section 7.3, notamment pour obtenir des rapports sur les hydrocarbures.
- 7.6.14 Compte tenu de tous les avis exprimés, la Présidente a constaté que cette question recoupait à certains égards les autres questions abordées pendant la réunion et a donc proposé de confier le débat sur ce point au Groupe de consultation. Elle a donc invité les autres parties concernées à participer aux travaux de ce groupe afin de chercher une solution. Elle a suggéré que certains critères ou conditions générales pourraient être appliqués au navire ou à l'installation afin qu'ils puissent être couverts par les Conventions de 1992. La Présidente a souligné que même si le Groupe de travail parvenait à élaborer certaines directives générales normalisées qui, dans la pratique, pourraient être utiles en cas d'incident dont devrait connaître le Fonds de 1992, le Comité exécutif continuerait d'examiner les circonstances propres à chaque cas.

Indemnisation applicable aux engins exploités au large

- 7.6.15 La délégation néerlandaise a évoqué, au paragraphe 4.2.7 du document IOPC/APR13/7/1/Rev.1, les débats qui ont récemment été engagés au sein du Comité juridique de l'OMI, à l'initiative de l'Indonésie, au sujet de la responsabilité et de l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures au large. Cette délégation a été d'avis que l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait informer le Comité juridique d'éventuelles décisions ou interprétations du Fonds de 1992 concernant la définition du terme 'navire' en rapport avec les engins exploités au large, afin d'éviter tout double emploi ou faille dans les régimes d'indemnisation concernant ces engins.
- 7.6.16 Certaines délégations ont indiqué que les engins au large utilisés dans l'exploration pour la production des hydrocarbures ne devraient pas être considérés comme des navires au sens des Conventions de 1992 et que ces opérations ne relevaient pas du champ d'application des Conventions.
- 7.6.17 La délégation indonésienne a confirmé que selon la position la plus récente qu'il a adoptée à ce sujet à sa 99^{ème} session, le Comité juridique continuerait d'examiner les questions de responsabilité et d'indemnisation liées aux dommages de pollution résultant d'activités d'exploration des hydrocarbures au large, mais en s'abstenant d'élaborer des directives ou des accords types pour aider les États, comme l'Indonésie le lui avait demandé.
- 7.6.18 La Présidente a confirmé que le Comité juridique n'avait pas entrepris d'élaborer un nouvel instrument juridique sur l'indemnisation ou la responsabilité pour répondre à ces questions et elle a renvoyé le Groupe de travail à la section 13 du rapport du Comité juridique sur les travaux de sa 99^{ème} session (document LEG 99/14). Le Groupe de travail a convenu que l'Assemblée devrait informer le Comité juridique de l'OMI des décisions éventuelles prises au sujet de la définition du terme 'navire' qui auraient une incidence sur les débats des réunions du Comité juridique.

8 Conclusions

- 8.1 La Présidente a conclu que le document du Secrétariat qui contient l'avis juridique du Professeur Lowe concernant l'interprétation de la définition du terme 'navire' (document [IOPC/OCT11/4/4](#)) avait continué d'être le 'document de base' pour les travaux du Groupe lors de la réunion d'avril 2013.
- 8.2 S'agissant des questions particulières qui découlent de l'analyse du Professeur Lowe telles que définies à l'ouverture de la deuxième réunion, le Groupe de travail a décidé ce qui suit:

- a) Les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO) et les unités flottantes de stockage (FSU) entrent-elles ou non dans la définition du terme 'navire' au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile?

Les deux parties en présence ont largement appuyé la mise au point de critères d'interprétation et de solutions pratiques qui pourraient aider à définir les navires aux termes des Conventions de 1992 au cas par cas. La Présidente a constitué un Groupe de consultation qui se réunira avant la prochaine réunion du Groupe de travail dans le dessein de rapprocher les points de vue, et si possible d'arriver à des propositions plus solides, éventuellement sous la forme d'un document d'orientation ou de critères que les FIPOL et les États Membres pourraient appliquer.

- b) 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' selon 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'a pas appuyé la proposition consistant à fixer une période de durée déterminée.

- c) L'Assemblée du Fonds de 1992 devrait-elle confirmer sa décision d'octobre 2006, selon laquelle les hydrocarbures déchargés sur des bâtiments au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente' qui se livrent 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 soulève la décision prise par l'Assemblée en 2006, le Groupe de travail est resté divisé sur la question et, en conséquence, la Présidente a proposé que la question soit également examinée par le Groupe de consultation.

- d) L'Assemblée du Fonds de 1992 devrait-elle décider que, 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', les hydrocarbures à bord doivent être considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution '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 navires 'mères' ne soient pas considérés comme donnant lieu à contribution.

- e) 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 des hydrocarbures donnant lieu à contribution au sens de l'article 10.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et la décision doit-elle être prise au cas par cas en fonction des circonstances particulières?

Le Groupe de travail a reconnu l'impossibilité de convenir d'une période de durée déterminée pour définir si un bâtiment devrait être considéré au mouillage 'de façon permanente ou semi-permanente'. Il s'est également 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.

- 8.3 Les autres scénarios pratiques envisagés, par exemple la barge qui s'est détachée de son filin de remorquage et les installations flottantes de réception de déchets mazoutés (section 7.6), ont également suscité un débat au sein du Groupe de travail qui, s'il est parvenu à un accord au sujet du premier cas, a laissé le second en suspens et a décidé de le renvoyer également au Groupe de consultation.

- 8.4 La Présidente a remercié toutes les délégations qui avaient soumis des documents pour examen et qui avaient participé aux débats au cours de la réunion. Dans différentes interventions faites au cours de la réunion, les orateurs ont évoqué l'objet et l'esprit des Conventions et ont tous reconnu l'importance de la protection et de la rapidité de l'indemnisation des victimes, bon nombre d'entre eux évoquant l'intérêt qu'il y aurait à remédier aux failles du régime d'indemnisation. Certains se sont toutefois inquiétés que l'adoption d'une large définition du terme 'navire' étendrait le champ d'application de la Convention au-delà des limites initialement prévues et pourrait faire peser une charge supplémentaire imprévue sur les contribuables.
- 8.5 Une délégation a invité les délégations à envisager avant la prochaine réunion si les Conventions étaient arrêtées dans le temps ou si elles pouvaient être appliquées dans un monde en évolution et à des cas qui n'avaient pas nécessairement été envisagés au moment de leur élaboration.
- 8.6 Certaines délégations se sont inquiétées que, compte tenu de la gravité du débat sur l'élargissement de la définition du terme 'navire', les FIPOL devraient informer le Comité juridique de l'OMI de tous les changements importants apportés à l'interprétation actuelle de ce terme dans le cadre des Conventions de 1992. La Présidente a donné au Groupe de travail l'assurance que toutes ses recommandations seraient formulées dans le contexte du libellé existant des Conventions, mais elle a reconnu que l'Assemblée du Fonds de 1992 pourrait être invitée à informer le Comité juridique de ses décisions à cet égard.
- 8.7 La Présidente a conclu qu'en attendant l'autorisation de l'Assemblée à sa réunion d'octobre 2013, le Groupe de travail devrait revoir son mandat et tenir une troisième réunion au printemps de 2014. Le Groupe de consultation, qui se compose de représentants de l'Australie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de l'International Group of P&I Associations, de la Chambre internationale de la marine marchande et de toute autre délégation souhaitant apporter sa contribution, se réunirait le 28 octobre 2013 et, compte tenu des débats de la présente réunion, élaborerait des propositions plus solides sous forme de critères ou de directives qui seraient soumis à l'examen du Groupe de travail.

9 Mesures à prendre

Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document;
- b) envisager de réviser le mandat du Groupe de travail pour lui permettre de poursuivre ses travaux et de tenir des réunions supplémentaires selon que de besoin ;
- c) décider si elle souhaite approuver la constitution d'un groupe de consultation qui serait chargé de rapprocher les points de vue concernant les deux questions soumises au Groupe de travail qui n'ont pas été résolues; et
- d) rendre compte au Comité juridique de l'OMI, pour information, des décisions pertinentes qui pourraient être prises au sujet de la définition du terme 'navire' au sens des Conventions de 1992.

Septième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992

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