FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1992 POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

DEUXIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.2/2/2
9 avril 1999
Original: ANGLAIS

# APPLICABILITÉ DES CONVENTIONS DE 1992 AUX ENGINS EXPLOITÉS AU LARGE

**Note de l'International Group of P & I Clubs**

| | |
|---|---|
| ***Résumé:*** | On trouvera dans le présent document des renseignements sur les engins exploités au large assurés par les Clubs P & I de l'International Group, ainsi que sur l'étendue de la couverture fournie par les Clubs à ces engins. On y expose les vues de l'International Group sur l'applicabilité des Conventions de 1992, y compris les questions pertinentes de délivrance des certificats. |
| ***Mesures à prendre:*** | Voir les conclusions exposées au paragraphe 7. |

## 1 Introduction

1.1 Les Clubs P & I de l'International Group couvrent la responsabilité en cas de pollution, en ce qui concerne non seulement les navires traditionnels mais aussi divers types d'engins exploités au large, notamment les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (unités FPSO).

1.2 Les Clubs souhaiteraient que l'on précise les cas dans lesquels la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique aux engins exploités au large. Cette question se pose lorsqu'il s'agit de déterminer la responsabilité du Club et de son affilié en cas d'événement, mais aussi de délivrer à un engin exploité au large un certificat en vertu de la Convention CLC.

1.3 Les risques associés à certaines opérations spécialisées, notamment la prospection et la production, sont exclus des dispositions de réassurance de type mutualiste établies par l'International Group pour regrouper les créances. Les Clubs peuvent toutefois fournir une couverture aux engins affectés à ces opérations, par le biais de dispositions de réassurance indépendantes, ce qu'un certain nombre fait effectivement.

## 2 Types d'engins exploités au large

2.1 Des unités de divers types sont couramment utilisées qui, outre le transport, peuvent accomplir différentes fonctions. Il ressort des descriptions des FSU et des unités FPSO que ces autres fonctions sont quelquefois limitées au stockage, tandis que dans d'autres cas elles comprennent des activités liées à la production.

2.2 Les unités FPSO reçoivent normalement des hydrocarbures directement du puits de production, et servent ainsi de plate-forme de production complémentaire. Ces unités sont habituellement dotées de matériel de production, destiné en particulier à séparer le gaz des hydrocarbures à bord. Elles sont également souvent pourvues de torchères. Il s'agit d'engins relativement perfectionnés qui restent normalement en place de façon permanente ou semi-permanente. Il serait anormal d'utiliser une unité FPSO pour transporter des hydrocarbures, sauf par exemple lorsqu'elle quitte son poste aux fins de maintenance, ce qui n'arrive que rarement.

2.3 Les FSU sont souvent des navires-citernes reconvertis; elles ne sont normalement pas affectées à la production, pas plus qu'elles ne reçoivent des hydrocarbures directement du puits, mais plutôt par l'intermédiaire d'une plate-forme ou autre installation de production. Aucune activité de production n'a lieu à bord, la fonction d'une FSU étant simplement de stocker les hydrocarbures qui sont ensuite chargés à bord de navires-citernes navettes. Certaines FSU sont néanmoins aptes au transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, mais normalement cela serait improbable, à moins qu'elles ne quittent leur poste pour une autre raison, à des fins de maintenance par exemple. S'agissant d'une FSU, cela se produit encore plus rarement que pour les unités FPSO.

2.4 Si la plupart des unités relèvent de l'une ou l'autre de ces catégories, certains engins polyvalents construits spécialement peuvent être utilisés plus systématiquement pour transporter des hydrocarbures. Un Club assure certaines petites unités parfois utilisées comme navire-citerne navette, parfois comme navire de ravitaillement à cargaisons sèches, et parfois comme unité de production - ces fonctions étant assurées à tour de rôle. Il existe également des unités construites spécialement, qui sont destinées à "raser" les gisements à rentabilité marginale et qui peuvent notamment transporter des hydrocarbures jusqu'aux raffineries à terre, ainsi qu'entre différents gisements.

## 3 Cadre juridique

Les Clubs approuvent l'opinion selon laquelle l'application de la Convention CLC de 1992 à un événement donné dépend de deux facteurs: premièrement, si l'unité est un "navire", deuxièmement, si l'événement met en cause des "hydrocarbures" au sens où l'entend la Convention. Si l'unité n'est pas un "navire", la deuxième question ne se pose même pas. Si elle est considérée comme un "navire", la réponse à la deuxième question dépend de l'activité à laquelle l'unité était affectée au moment de l'événement, et notamment si elle était affectée au transport d'hydrocarbures.

## 4 Définition du "navire"

4.1 La a définition du "navire" dans la Convention CLC de 1992 part d'une conception différente de celle de la Convention CLC de 1969. Aux termes de la Convention de 1969, un navire "transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison"; tout dépend donc de l'utilisation du navire au moment de l'événement. La Convention CLC de 1992 ne contient pas de prescription analogue, et tout dépend de ou des utilisations pour lesquelles le navire est construit ou adapté. L'utilisation effective d'un engin au moment du sinistre peut être pertinente pour la définition des "hydrocarbures", mais en vertu de la Convention CLC de 1992, elle ne devrait pas servir à déterminer si l'engin est un "navire".

4.2 Il en découle qu'en vertu de la Convention CLC de 1992, un engin est en principe soit toujours un "navire" ou n'en est jamais. Les seules exceptions à ce principe concernent les navires construits ou adaptés pour le transport d'hydrocarbures ou d'autres cargaisons, comme il est indiqué dans la réserve énoncée dans la définition. Cette réserve ne s'applique généralement pas aux engins exploités au large, car les hydrocarbures persistants sont normalement l'unique cargaison pour laquelle ils sont construits ou adaptés.

4.3 La question de savoir si un engin donné doit être considéré comme un navire peut être délicate lorsque cet engin est construit ou adapté pour assurer plus d'une fonction. Les Clubs pencheraient en faveur d'une interprétation qui offre un degré raisonnable de certitude tout en laissant suffisamment de marge pour tenir compte des cas particuliers.

4.4 Se fonder sur la "fonction principale" offrirait un degré élevé de certitude, puisqu'en pratique, cela reviendrait probablement à exclure tous les engins exploités au large du champ d'application des Conventions. Toutefois, cette approche semble trop rigide. La réserve énoncée dans la définition, qui concerne les navires destinés à transporter des hydrocarbures etd' autres cargaisons, ne prescrit pas que le transport d'hydrocarbures devrait être la fonction principale du navire. Il ne fait aucun doute que les Conventions s'appliqueront en cas de déversement d'hydrocarbures provenant au cours du transport d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison, même s'il s'agit de l'unique voyage de ce type qu'il accomplira jamais. Certains peuvent donc juger étrange qu'un engin exploité au large, construit ou adapté pour transporter des hydrocarbures en cas de nécessité, puisse ne pas relever des Conventions dans un cas analogue.

4.5 Pour concilier les arguments contradictoires, il semble raisonnable d'établir une distinction entre les différentes fonctions pour lesquelles un engin exploité au large est construit ou adapté, mis à part le transport traditionnel. S'agissant des activités de production, on peut facilement distinguer le transport maritime d'une part et la production d'hydrocarbures d'autre part. Une unité FPSO caractéristique présente d'assez grandes différences avec un navire-citerne traditionnel, non seulement en termes de conception et de construction, mais aussi d'utilisation habituellement envisagée.

4.6 Ces distinctions ne sont pas si claires lorsqu'il s'agit du stockage. Dans certaines conditions de marché, il n'est pas rare que le transport de la cargaison soit interompu par une longue période de stockage, pendant laquelle le propriétaire de la cargaison attend que la situation évolue avant d'ordonner au navire de décharger sa cargaison. Il n'est pas rare non plus que des pétroliers océaniques transbordent leur cargaison à bord de navires-citernes navettes: en cas d'abordage entre deux engins de ce type, les mêmes questions se poseraient en principe que s'il s'agissait d'une FSU. Les Clubs de l'International Group n'excluent pas les opérations de stockage du champ d'application de leurs dispositions de réassurance mutualiste sans un élément supplémentaire lié à la production, à savoir le transfert d'hydrocarbures directement du puits et/ou l'utilisation de systèmes de séparation des hydrocarbures et du gaz.

4.7 C'est pourquoi on suggère que l'interprétation la plus réaliste de la Convention CLC de 1992 serait d'exclure les unités FPSO en général, tout en admettant que les FSU peuvent être considérées comme des "navires". On devrait prévoir suffisamment de souplesse pour traiter les cas exceptionnels, mais la règle générale devrait être celle indiquée ci-dessus.

## 5 Définition des "hydrocarbures"

5.1 Un événement relève de la Convention CLC de 1992 s'il implique un déversement (ou une menace de déversement) d'"hydrocarbures", au sens de la Convention. Il est admis que ce terme comprend uniquement les hydrocarbures transportés à bord du navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire, la notion de transport étant ici importante.

5.2 Il semble donc que la Convention ne puisse pas s'appliquer à un déversement effectif ou à une menace de déversement en provenance d'une unité si au moment de l'événement elle est affectée au stockage plutôt qu'à une forme ou une autre de transport.

5.3 Si une unité quitte son poste et décharge les hydrocarbures à son bord à un autre endroit, une raffinerie à terre par exemple, on suggère que cela constitue un transport aux fins de la Convention CLC de 1992 et que la Convention s'appliquerait à tout événement survenant au cours de ce transport.

5.4 Si un engin est utilisé pour "raser" les gisements au large et transporte des hydrocarbures entre deux ou plusieurs gisements avant de les décharger à un autre endroit, tous ces déplacements devraient être considérés comme un transport d'hydrocarbures.

5.5 Il conviendrait d'adopter une autre approche lorsqu'un engin quitte sa position à titre provisoire, par exemple pour cause de mauvais temps, puis revient sans avoir déchargé sa cargaison à un autre endroit. Ces déplacements devraient être considérés comme faisant partie des opérations de stockage de l'unité, plutôt que comme un transport d'hydrocarbures.

## 6 Délivrance des certificats

6.1 Etant donné l'incertitude qui règne actuellement quant aux types d'engins qui relèvent de la définition du "navire", il n'existe pas de pratique clairement établie en ce qui concerne la délivrance de certificat à ces engins en vertu de la Convention CLC de 1992. Les propriétaires de ces engins hésitent bien évidemment à risquer que des litiges à ce sujet ne mettent en péril leur exploitation. C'est pourquoi les Clubs fournissent parfois des cartes d'assurance et délivrent des certificats CLC, malgré les réserves sur le point de savoir si l'unité est un "navire". Des certificats ont notamment été délivrés à certaines unités FPSO, alors que de l'avis des propriétaires et des assureurs concernés, cela était inutile.

6.2 Etant donné que le nombre d'engins exploités au large reste limité, la délivrance de certificats ne constituerait probablement pas un surcroît de travail pour les Administrations. On s'inquiète toutefois de ce que la délivrance d'un certificat puisse être interprétée comme une reconnaissance de l'engin en tant que "navire", ce qui pourrait poser des problèmes juridiques complexes en cas de l'événement.

6.3 Si un certificat CLC est délivré à un engin de ce type, il devrait être possible pour toute partie concernée - propriétaire, assureur ou autorité qui délivre le certificat - d'exiger que le certificat soit visé d'une note indiquant que cela ne signifie pas qu'une partie quelconque reconnaît que l'engin est un "navire" au sens de la Convention.

## 7 Conclusion

7.1 En conclusion, on suggère ce qui suit:

a) un engin construit ou adapté pour des opérations de production ne devrait pas normalement être considéré comme un "navire" au sens de la Convention CLC de 1992;

b) un engin ne devrait pas être exclu du champ d'application de la définition uniquement parce qu'il est construit ou adapté pour le stockage; une FSU devrait pouvoir être considérée comme un navire;

c) la Convention CLC de 1992 ne devrait pas s'appliquer aux événements mettant en cause des hydrocarbures stockés; cependant, lorsque l'engin est un "navire", la Convention devrait s'appliquer aux déplacements des hydrocarbures aboutissant à leur déchargement à un autre endroit.

7.2 La pratique concernant la délivrance de certificats à des unités exploitées au large devrait être révisée, de façon à éviter les complications juridiques et à ne pas porter préjudice à une partie quelconque du fait de la délivrance d'un certificat CLC.