

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 31 mars 1999 Original: ANGLAIS

APPLICABILITÉ DES CONVENTIONS DE 1992 AUX ENGINS EXPLOITÉS AU LARGE

Note de l'Administrateur

Résumé:	On trouvera dans le présent document l'historique des dispositions applicables des Conventions ainsi que le résumé des débats que l'Assemblée a consacrés à la question à sa 3ème session. L'Administrateur note un certain nombre d'éléments pour aider le Groupe de travail dans ses travaux.
Mesures à prendre:	Noter les renseignements fournis.

1 Introduction

- 1.1 À sa 3ème session, l'Assemblée a examiné la question de l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux engins exploités au large, c'est-à-dire aux unités flottantes de stockage (FSU) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) et a décidé de constituer un groupe de travail intersessions qui serait chargé d'étudier les questions en jeu (document 92FUND/A.3/27, paragraphe 20.11).
- 1.2 Pour l'aider dans son examen de ces questions, le Groupe de travail trouvera dans le présent document des renseignments de caractère général, dont une partie figure dans des documents présentés à l'occasion de sessions précédentes de l'Assemblée, ainsi que la partie pertinente du compte rendu des décisions de la 3ème session de l'Assemblée (document 92FUND/A/ES.3/17 présenté par l'Administrateur, document 92FUND/A.3/18 présenté par la délégation du Royaume-Uni et document 92FUND/A.3/27, paragraphes 20.1 à 20.14 (compte rendu des décisions)).

2 Apercu général de la question

- 2.1 Ces vingt dernières années ont vu une utilisation accrue des unités flottantes pour le stockage des hydrocarbures. Ces installations ne sont plus confinées à des gisements pétroliers marginaux mais sont largement utilisées dans la plupart des régions productrices de pétrole. Les FSU désignent généralement des navires dont la fonction est de stocker le pétrole brut produit par une installation d'exploitation et de production au large ou à terre, avant son transport par mer par des navires-citernes navettes. Certaines FSU sont des navires-citernes entièrement fonctionnels dotés de machines opérationnelles, alors que d'autres sont des navires-citernes dont les machines ont été retirées, des barges qui n'ont jamais eu de propulsion autonome ou des parties de navires-citernes transformées en unités de stockage à la suite d'accidents.
- 2.2 Certaines FPSO servent à produire et à stocker le pétrole brut provenant des puits au large qui peuvent ne pas être suffisamment viables au plan économique pour justifier l'installation d'une plate-forme fixe. Les FPSO sont dotées de systèmes d'ancrage complexes qui les maintiennent en place, mais elles peuvent être déplacées d'un puits au large vers un autre. D'autres FPSO sont spécialement construites pour demeurer en un emplacement pendant toute la durée de vie prévue de l'installation. Par exemple, on construit actuellement une FPSO conçue pour une durée de vie minimale de 25 ans et une capacité de stockage de 130 000 tonnes, qui doit demeurer en place dans des eaux d'une profondeur pouvant aller jusqu'à 450 mètres à quelque 160 kilomètres à l'ouest des Shetland (Royaume-Uni) et dont l'inspection et l'entretien seront effectués au large. La première FPSO canadienne sera située à 350 kilomètres au sud-est de St John's, Terre-Neuve, dans des eaux d'environ 90 mètres de profondeur. Cette structure a une capacité de stockage de près de 135 000 tonnes et une durée de vie prévue de 25 ans. Aucun passage en cale sèche n'est envisagé pendant la période en question. Cette FPSO aura probablement à subir des conditions météorologiques très difficiles.
- 2.3 Le pétrole produit dans un puits au large est stocké dans la FPSO jusqu'à ce qu'il soit déchargé dans des navires-citernes navettes. Les FPSO sont exploitées partout dans le monde. On prévoit que 100 FPSO seront exploitées d'ici l'an 2000. Leur capacité de stockage varie considérablement d'une installation à une autre mais, dans de nombreux cas, elle excède largement 100 000 tonnes. Les installations sont peu susceptibles d'avoir à bord un chargement complet d'hydrocarbures lorsqu'elles sont déplacées d'un gisement vers un autre, mais elles pourraient transporter des résidus de pétrole brut au moment considéré. Il a été indiqué que les FPSO pourraient parfois contenir des quantités importantes de pétrole lorsqu'elles sont déplacées d'un gisement vers un autre. En outre, certaines FSU et FPSO changent d'emplacement pour éviter des conditions météorologiques rigoureuses telles que les glaces ou les typhons.
- 2.4 Les premières FSU et FPSO étaient des navires-citernes convertis. Au fil des ans, l'industrie pétrolière a introduit des structures plus importantes, construites spécialement et revêtant la forme de navires et les a déployées dans des conditions plus difficiles pour de plus longues périodes. Les FSU et les FPSO qui sont aujourd'hui mises en service sont spécialement construites, mais bon nombre d'entre elles possèdent la plupart des caractéristiques d'un navire-citerne classique.

3 Régimes nationaux en matière de responsabilité

- 3.1 L'Administrateur n'a connaissance d'aucun État ayant adopté un régime spécial en matière de responsabilité applicable aux FSU et aux FPSO.
- 3.2 Il semble qu'en l'absence d'un régime de responsabilité spécial, la responsabilité de l'exploitant d'une FSU ou d'une FPSO est illimitée. Il n'en serait toutefois pas ainsi si ces structures étaient considérées comme des navires, étant donné que dans ce cas, le droit à limitation serait régi par la législation applicable aux navires.

4 Convention de Londres de 1977

4.1 Il convient dans ce contexte de faire référence à la Convention de Londres de 1977 sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin. Cette convention, ouverte aux États riverains de

la mer du Nord, de la mer Baltique ou de l'océan Atlantique au-delà du 36° de latitude Nord, n'est pas entrée en vigueur.

4.2 De manière générale, la Convention de Londres a une structure très semblable à celle de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. La responsabilité incombe en effet à l'exploitant de l'installation dont proviennent les hydrocarbures ayant provoqué une pollution. La définition du terme 'installation' est très large et vise, entre autres, tout puits ou tout autre dispositif fixe ou mobile utilisé pour la recherche, la production, le traitement, l'entreposage, le transport ou le réglage de secours du débit du pétrole brut provenant du lit de la mer ou du sous-sol marin. Il est toutefois prévu qu'un navire répondant à la définition énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'est pas considéré comme étant une 'installation'.

5 Mécanismes d'assurance existants

- 5.1 Les FPSO et les FSU ne sont pas assurées par les Clubs P & I de la même manière que le sont les pétroliers. Ces installations ne sont pas en nombre suffisant pour que les Clubs P & I les considèrent comme un risque mutuel et des dispositions spéciales sont, par conséquent, prises pour assurer chaque installation. Les responsabilités assurées dépendent des conditions du contrat applicables à l'exploitation de l'installation.
- 5.2 Il faut indiquer que les Clubs P & I ne traitent généralement les FPSO comme des navires que lorsqu'elles ne sont pas reliées à l'installation d'exploitation et de production. Les FPSO ne sont, par conséquent, pas couvertes par une assurance P & I, depuis le moment où elles sont reliées à la tête du puits de forage au large jusqu'à ce qu'elles en soient déconnectées. Durant cette période, elles sont traitées comme une installation pétrolière au large et sont assurées séparément. Il convient aussi d'indiquer que pendant la période où elles sont reliées, les FPSO ne sont plus considérées comme battant le pavillon de l'État dans lequel le navire est immatriculé.

6 Système de responsabilité de plein gré

Il existe un système de responsabilité de plein gré, l'Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL), qui est financé par les compagnies pétrolières qui exploitent des installations au large en Europe du Nord et de l'Ouest. L'OPOL a une définition large des installations, qui englobe les installations fixes ou mobiles utilisées pour le traitement, le stockage ou le transport du pétrole brut provenant des fonds marins. Les parties à l'Accord OPOL s'engagent à assumer une responsabilité objective en première instance envers des tiers pour toutes demandes d'indemnisation liées à des dommages par pollution causés par toute installation au large qu'elles exploitent pour le compte de toutes les parties intéressées.

7 Dispositions utiles des Conventions de 1992

7.1 La question de savoir si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent aux déversements d'hydrocarbures émanant de FSU ou de FPSO dépend de la question de savoir si ces structures relèvent de la définition du terme 'navire' donnée dans l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui est libellé comme suit:

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

7.2 Tout aussi utile est la définition du terme 'hydrocarbures' de l'article I.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, libellé comme suit:

'Hydrocarbures' signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

- 7.3 L'article I.2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds incorpore les définitions des termes 'navire' et 'hydrocarbures' données aux paragraphes 2.1 et 2.2 ci-dessus.
- La définition du terme 'navire' contenue dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est identique à celle qui figure dans le Protocole de 1984 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Lorsque la définition du terme 'navire' a été examinée à la Conférence internationale de 1984 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de certaines substances, le Président de la Commission plénière a formulé les remarques liminaires suivantes (1):
 - Le Président indique qu'il s'agira tout d'abord de décider si la Convention sur la responsabilité civile sous sa forme révisée doit s'appliquer aux navires-citernes à l'état lège. Il s'agira ensuite de décider si cette extension pourra comprendre les transporteurs mixtes. Enfin, il s'agira de décider à qui, dans le cas des navires-citernes à l'état lège et des transporteurs mixtes, incombera la charge de prouver qu'il ne reste aucun résidu d'hydrocarbures à bord. Il faudra aussi déterminer si toute extension du champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile devra aussi s'appliquer à la Convention portant création du Fonds.
- 7.5 Les travaux préparatoires semblent indiquer que la question de l'applicabilité des Protocoles de 1984 aux FSU et aux FPSO n'a pas été examinée à la Conférence de 1984 et que les délibérations de la Conférence ont essentiellement porté sur les navires-citernes à l'état lège et les transporteurs mixtes. La Conférence de 1992 n'a pas abordé la question. L'Administrateur estime que, pour cette raison, il n'est pas possible de formuler de supposition quant à la question de savoir si les auteurs de ce qui est devenu les Protocoles de 1992 avaient l'intention de faire en sorte que la définition du terme 'navire' vise les FSU et les FPSO.

8 Examen de la question lors de la 3ème session de l'Assemblée

- L'examen par la 3ème session de l'Assemblée de la question de savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux FSU et aux FPSO s'appuyait sur un document présenté par la délégation du Royaume-Uni (document 92FUND/A.3/18). Les débats sont récapitulés dans le compte rendu des décisions de cette session-là (document 92FUND/A.3/27, paragraphes 20.1 à 20.14).
- 8.2 La délégation du Royaume-Uni a pensé qu'aux fins de la discussion, il serait préférable de désigner les engins visés comme étant des engins offshore. Elle a fait valoir qu'elle ne cherchait nullement à élargir le champ d'application des Conventions mais plutôt à faire préciser la question de savoir si les engins offshore relevaient ou non des Conventions et, dans l'affirmative, lesquels de ces engins en relevaient.
- 8.3 Dans le document, la délégation du Royaume-Uni faisait savoir que trois types d'engins offshore avaient été identifiés à l'occasion d'échanges avec le milieu industriel:
 - les engins qui étaient des 'navires' et qui transportaient des hydrocarbures au sens de la Convention de 1992 portant création du Fonds;
 - ii) les engins qui étaient des 'navires' mais qui ne transportaient pas des hydrocarbures au sens de la Convention de 1992 portant création du Fonds;
 - iii) les engins qui n'étaient pas des 'navires' au sens de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Ocuments officiels de la Conférence internationale de 1984 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de certaines substances et de la Conférence internationale de 1992 sur la révision de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds: Volume 2, page 359.

responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds; Volume 2, page 359.

- 8.4 La délégation du Royaume-Uni a été d'avis que le premier type d'engins offshore était effectivement visé par le régime d'indemnisation établi par les Conventions de 1992, tandis que les autres types d'engins n'étaient peut-être pas couverts.
- 8.5 De nombreuses délégations ont souscrit au point de vue de la délégation du Royaume-Uni selon lequel l'interprétation du terme 'navire' et de l'expression 'dommage par pollution' qui figuraient dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile déterminait les unités qui relevaient du régime établi par les Conventions de 1992. Ces délégations ont également partagé le point de vue selon lequel les engins offshore visés par les Conventions devaient être des 'navires' (c'est-à-dire des bâtiments de mer ou engins marins construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison) et qu'ils devaient également avoir à leur bord des 'hydrocarbures' (c'est-à-dire des hydrocarbures minéraux persistants transportés à bord en tant que cargaison ou dans les soutes).
- 8.6 L'Assemblée a noté le point de vue de la délégation du Royaume-Uni selon lequel l'expression transportés en tant que cargaison' pourrait être interprétée de l'une des trois manières suivantes:
 - les hydrocarbures transportés au cours d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal pourraient être considérés comme étant 'transportés en tant que cargaison;
 - ii) les hydrocarbures transportés au cours de tout voyage entre deux points distincts pourraient être considérés comme étant 'transportés en tant que cargaison'; ou encore
 - iii) les hydrocarbures transportés au cours de tout déplacement, quel qu'il soit, pourraient être considérés comme étant 'transportés en tant que cargaison'.
- 8.7 Un certain nombre de délégations ont été d'avis que les circonstances définies au paragraphe 8.6 i) devraient être visées par les Conventions. En ce qui concernait les circonstances auxquelles il était fait référence au paragraphe 8.6 ii), certaines délégations ont estimé que les Conventions ne s'appliqueraient que dans le cas d'un voyage d'un point à un autre dont le but était le transport des hydrocarbures en tant que cargaison et que si un tel voyage n'avait pas pour objet le transport des hydrocarbures en tant que cargaison, il ne devrait pas être couvert. Certaines délégations ont exprimé des doutes quant au point de savoir si tout voyage auquel il était fait référence au paragraphe 8.6 ii) serait visé. Plusieurs délégations ont estimé que les Conventions ne s'appliqueraient pas aux conditions décrites au paragraphe 8.6 iii).
- 8.8 Certaines délégations ont souligné qu'il conviendrait d'établir une distinction entre la production et le transport d'hydrocarbures. Une délégation a déclaré qu'il était essentiel de retenir le concept d'un voyage planifié, les navires ayant à leur bord tous les certificats pertinents, tels que les connaissements, pour effectuer le voyage. Certaines délégations ont estimé que seuls les hydrocarbures donnant lieu à contribution devraient donner lieu à indemnisation en cas de déversement.
- 8.9 Une délégation a déclaré que, puisque les Conventions s'appliquaient uniquement aux navires "construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison", les plates-formes pétrolières, les plates-formes d'exploitation et les unités offshore ne relevaient pas, selon elle, du champ d'application des Conventions. Cette délégation a souligné que la mention "transportés à bord en tant que cargaison" excluait les engins offshore qui étaient amarrés en position d'une façon permanente.
- 8.10 De nombreuses délégations ont déclaré que des engins offshore correspondant aux types considérés étaient actuellement exploités dans leurs eaux et qu'en conséquence, cette question présentait pour elles un intérêt majeur.
- 8.11 Plusieurs délégations ont estimé qu'il leur faudrait des renseignements plus détaillés sur les circonstances particulières dans lesquelles certains engins offshore étaient déployés afin que l'Assemblée puisse examiner des cas spécifiques.

9 Recours éventuel aux services d'un consultant

- 9.1 L'Assemblée a invité l'Administrateur à envisager la possibilité d'engager un consultant pour analyser les questions en jeu.
- 9.2 L'Administrateur a étudié cette possibilité et estime que, étant donné qu'il s'agit de l'interprétation de la définition donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et non de lois nationales, c'est au sein des délégations des Membres du Fonds de 1992 que l'on trouvera les avis les plus pertinents. C'est pourquoi il estime que les services d'un consultant ne seraient pas très utiles, du moins à ce stade. Par ailleurs, il sait que plusieurs délégations examinent actuellement l'ensemble des questions en jeu. Il n'a donc pas engagé de consultant.

10 Examen de la question par l'Administrateur

- 10.1 Dès lors que les FSU et FPSO contiennent des hydrocarbures, elles constituent effectivement un risque de pollution par les hydrocarbures. Dans le contexte de la raison d'être des Conventions de 1992, qui est d'indemniser les victimes d'une pollution par les hydrocarbures, on pourrait soutenir qu'il est de bonnes raisons de faire relever ces structures du champ d'application des Conventions. Il convient toutefois de rappeler que c'est dans l'optique du transport maritime des hydrocarbures que les Conventions de 1992 ont été établies (voir le préambule de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.) ^{<2>}.
- 10.2 Vu la grande diversité des FSU et des FPSO, on pourrait soutenir qu'il n'est guère possible, dans l'abstrait, d'arrêter une position sur ce point, et que les organes compétents du Fonds de 1992 devraient examiner la question chaque fois qu'elle se pose, en fonction des circonstances particulières. Cela étant dit, il importe, tant pour les États Membres que pour les compagnies de navigation et d'assurance, que le Fonds de 1992 tranche la question et clarifie la situation juridique du point de vue du Fonds de 1992.
- 10.3 L'Administrateur estime que pour qu'un engin puisse relever du champ d'application des Conventions de 1992, l'engin doit satisfaire à deux critères. Primo, il lui faut correspondre à la définition du terme 'navire', à savoir qu'il doit être "construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison". Secundo, l'engin doit avoir à son bord des 'hydrocarbures', c'est-à-dire des hydrocarbures minéraux persistants transportés en tant que cargaison ou dans les soutes.
- 10.4 Pour ce qui est du premier critère, l'expression "construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison" se prête à diverses interprétations. L'une des questions qui se pose est celle de savoir s'il faut considérer que l'expression vise une structure:
- a) construite ou adaptée de telle sorte qu'elle est *capable* de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; ou
- b) uniquement si elle est construite ou adaptée *aux fins* du transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.
- 10.5 Les engins construits de telle sorte qu'ils ne sont pas capables de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison sont de toute façon exclus de la définition. Certains engins qui ont été consruits ou adaptés de manière permanente pour le stockage d'hydrocarbures pourraient toutefois être *capables* de transporter des hydrocarbures en vrac ou en tant que cargaison. Si c'est l'interprétation a) qui est la bonne, ces engins releveraient de la définition du terme 'navire'; si c'est l'interprétation b), ils en seraient exclus.
- 10.6 En ce qui concerne le second critère, à savoir que l'engin devrait tranporter des hydrocarbures en tant que cargaison ou dans ses soutes, on peut dire ceci: il se peut qu'un engin des types visés ait la capacité de

[&]quot;Les États parties à la présente Convention, conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac, ..."

Pour une analyse de cette question, voir Colin de la Rue et Charles B Andersson: Shipping and the Environment, Law and Practice (1998), pages 82 et 83.

stocker d'importantes quantités d'hydrocarbures et dispose du matériel nécessaire au chargement et au déchargement des hydrocarbures. L'Administrateur estime que ce n'est pas là une condition suffisante pour considérer que l'engin 'transporte' effectivement des hydrocarbures en tant que cargaison. Selon lui, pour pouvoir prétendre être 'transportés', les hydrocarbures devraient être transportés d'un point à un autre. En tout état de cause, il semblerait que les FSU et les FPSO devraient relever de la définition du terme 'navire' uniquement lorsqu'elles ne sont pas reliées aux installations d'exploitation et de production et qu'elles quittent le poste en ayant des hydrocarbures à bord.

- 10.7 Il semblerait que dans l'hypothèse présentée au paragraphe 8.6 i) ci-dessus, c'est-à-dire celle d'hydrocarbures transportés au cours d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal, ceux-ci doivent être considérés comme étant transportés en tant que cargaison. Dans les deux autres hypothèses présentées par la délégation du Royaume-Uni (paragraphes 8.6 ii) et 8.6 iii), les hydrocarbures pourraient ne pas être considérés comme étant transportés en tant que cargaison. On pourrait toutefois soutenir que, s'agissant de l'hypothèse retenue au paragraphe 8.6 ii), celle d'un voyage entre deux points distincts par exemple entre deux puits les hydrocarbures devraient être considérés comme étant transportés en tant que cargaison. Quant au cas évoqué au paragraphe 8.6 iii), on pourrait faire valoir qu'un déplacement ne constitue pas un transport. Il convient toutefois de noter que ces engins sont quelquefois détachés de la tête de puits et naviguent pour fuir le gros temps, et ce afin de minimiser tout risque d'endommager l'engin et, partant, de provoquer une pollution. Étant donné que ces déplacements comportent le même risque que les cas mentionnés aux paragraphes 8.6 i) et 8.6 ii), on serait en droit de faire valoir que ce type de déplacement devrait lui aussi être couvert par les Conventions de 1992.
- 10.8 Il est peut-être une autre question importante: celle de savoir si les hydrocarbures à bord de l'engin sont ou non en principe soumis à contribution aux termes de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. D'aucuns pourraient faire valoir que si les hydrocarbures en cause étaient pris en compte aux fins du calcul des contributions au Fonds de 1992, la Convention devrait alors s'appliquer à eux en cas de déversement. Il convient de noter que les hydrocarbures se trouvant dans les FSU et les FPSO seraient normalement, à un stade quelconque, transportés par navire jusqu'à un port ou un terminal. Si l'installation de réception se trouvait dans un État Membre du Fonds de 1992, ces volumes d'hydrocarbures seraient notifiés en tant qu'''hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution" et, à ce titre, seraient pris en compte dans le calcul des contributions.
- 10.9 L'Administrateur émet l'idée que l'on pourrait effectuer un choix entre l'interprétation restrictive et l'interprétation plus large de la Convention de 1992 sur la responabilité civile.
- a) La Conférence diplomatique de 1992 n'a pas examiné la problématique des FSU et des FPSO lorsque la définition au terme 'navire' a été élargie pour devenir celle qui figure désormais dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. On pourrait donc soutenir qu'il conviendrait de donner une interprétation restrictive de la définition du terme 'navire'. Cette interprétation signifierait qu'un engin offshore releverait de cette définition uniquement si, après avoir été détaché de l'installation d'exploitation ou de production, il transportait des hydrocarbures à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal.
- b) Si l'on optait pour une interprétation plus large, la définition du terme 'navire' viserait tout engin, mû ou non par sa propre force de propulsion, construit ou adapté de manière à être capable de transporter des hydrocarbures persistants soit dans les citernes à cargaison soit dans les soutes, à condition que l'engin navigue (c'est-à-dire qu'il soit détaché de l'installation de recherche ou de production) et ait à son bord des hydrocarbures persistants.

11 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à prendre note des renseignements figurant dans le présent document.