



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

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL  
INTERSESSIONS  
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/22/10  
6 mai 2004  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

### DÉFINITION DU TERME NAVIRE

**Soumis par l'Australie, le Canada, l'Italie, la Nouvelle -Zélande et le Royaume-Uni**

<b>Résumé:</b>	<p>À sa 7<sup>ème</sup> réunion, le troisième Groupe de travail intersessions a examiné des propositions visant à modifier le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et a réfléchi à deux possibilités de modifier la définition du terme « navire ».</p> <p>Le présent document traite des questions soulevées au cours du débat et propose un nouveau libellé de la définition donnée dans les textes conventionnels.</p>
<b>Documents connexes:</b>	92FUND/WGR.3/19/2; 92FUND/A.4/21/1
<b>Mesures à prendre:</b>	Voir la section 4

### **1 Introduction**

- 1.1 Le document 92FUND/WGR.3/19/2 examiné à la septième réunion du Groupe de travail proposait deux modifications possibles de la définition du terme « navire ». La première reposait sur les vues exprimées dans le document 92FUND/A.4/21/1 présenté à la quatrième session de l'Assemblée du Fonds de 1992 et visait à introduire une nouvelle définition selon laquelle un navire-citerne spécialisé serait toujours un « navire ». La deuxième option, reproduite ci-dessous, proposait de supprimer des mots en fait superflus qui rendaient confuse l'interprétation du texte actuel. (« Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui 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.)

- 1.2 Bien qu'à la septième réunion du Groupe de travail aucun consensus n'ait été obtenu ni sur l'une ni sur l'autre option, on s'est entendu de manière générale pour dire que la définition actuelle devait être modifiée dès que l'occasion s'en présenterait. Cet avis a également été celui de l'Assemblée qui a approuvé les conclusions du deuxième Groupe de travail intersessions (1999 - 2000) qui a défini la politique en vigueur concernant l'application de la définition actuelle tout en reconnaissant que, à la lumière de l'expérience acquise, cette définition était ambiguë et appellerait des modifications lorsque le régime serait révisé. Dans ce contexte, les coauteurs estiment qu'il est d'une importance fondamentale pour le fonctionnement du régime de fixer les objectifs poursuivis par la définition ainsi que sa portée afin d'étudier les amendements qu'il y a lieu d'apporter au texte conventionnel
- 1.3 La définition actuelle du terme « navire » arrêtée à la Conférence diplomatique de 1992 englobe les transporteurs mixtes dans la mesure où le texte se réfère à la construction ou à l'adaptation d'un navire destiné au transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Le deuxième Groupe de travail intersessions a également conclu qu'un navire-citerne à l'état lège relevait de la définition pendant tout voyage faisant suite au transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants mais n'en relevait pas s'il était établi qu'il ne restait aucun résidu à son bord. À sa cinquième réunion, le troisième Groupe de travail intersessions a reconnu que l'interprétation de la définition du terme « *navire* » adoptée par l'Assemblée risquait d'entraîner des problèmes car les tribunaux nationaux pourraient ne pas accepter cette interprétation. C'est un hasard qu'à ce jour l'ambiguïté de la définition actuelle n'ait pas provoqué de différend grave sur sa portée et son interprétation en cas de sinistre.

## **2 Objectifs**

- 2.1 Les coauteurs estiment que pour résoudre ce problème, il convient d'énoncer clairement les objectifs qui sous-tendent cette définition. La définition devrait être plus étroitement liée au transport effectif d'« hydrocarbures » tels que définis au paragraphe 5 de l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Devraient donc exclusivement entrer dans le champ d'application de la définition:
- a) les navires-citernes spécialisés;
  - b) tout bâtiment de mer lorsqu'il transporte effectivement par mer des hydrocarbures (tels que définis à l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile); et
  - c) tout bâtiment de mer qui a précédemment transporté par mer des hydrocarbures pour autant qu'il reste à son bord des résidus de ces hydrocarbures et que le navire effectue un voyage par mer.
- 2.2 Poursuivre ces objectifs assurerait que le régime reposant sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds s'appliquerait en toutes circonstances aux dommages dus à la pollution causée par des hydrocarbures de soute de navires-citernes spécialisés. Seraient visés aussi bien des navires-citernes tout neufs pendant leur premier voyage que des navires-citernes à l'état lège, qu'il reste ou non des résidus d'hydrocarbures à bord.
- 2.3 Les dommages causés par les hydrocarbures de soute ne seraient couverts pour les autres navires que s'ils transportent par mer en tant que cargaison des hydrocarbures tels que définis actuellement dans la Convention sur la responsabilité civile ou pendant des voyages ultérieurs par mer pour autant qu'il reste à bord des résidus de ces hydrocarbures précédemment transportés en tant que cargaison.

### **3 Proposition**

3.1 Les coauteurs estiment que la définition suivante répond aux obligations énoncées plus haut:

« Navire » signifie

- a) *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport par mer d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; ou*
- b) *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures par mer en vrac en tant que cargaison ou pendant tout voyage par mer faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'au moment d'un éventuel sinistre il ne reste à bord aucun résidu de ces hydrocarbures.*

3.2 L'alinéa a) vise à couvrir les navires-citernes spécialisés dans toutes les situations, comme expliqué au paragraphe 2.1 ci-dessus. L'alinéa b) couvre tous les autres bâtiments de mer et engins marins qui ne sont pas des navires-citernes spécialisés mais qui néanmoins transportent par mer des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ou ont encore à bord des résidus de ce transport. On élimine ainsi l'ambiguïté actuelle à l'égard des transporteurs mixtes.

3.3 Cette définition exclut les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) sauf lorsque cette unité effectue un voyage en provenance d'un site de production d'hydrocarbures vers un terminal et transporte des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Le deuxième Groupe de travail intersessions a conclu qu'en pareilles circonstances, ces hydrocarbures sont considérés aux fins de l'établissement de rapports comme une cargaison donnant lieu à contribution et il est cohérent d'englober ce transport spécifique dans la définition du terme « navire ».

3.4 Bien que le débat qui s'est déroulé à la septième réunion du Groupe de travail n'ait abouti à aucune conclusion sur l'adoption des deux options présentées, un accord général s'est dégagé au sein du Groupe selon lequel il existait une ambiguïté à l'égard des transporteurs mixtes. Aussi les coauteurs estiment-ils que les principes retenus dans la section 2 évitent la confusion et permettent d'aborder la définition du terme « navire » de manière plus simple et plus précise que les deux options présentées à la septième réunion du Groupe de travail.

3.5 D'autre part, à l'occasion de la réunion du deuxième Groupe de travail intersessions consacrée à la définition du terme « navire », des divergences d'opinion se sont manifestées quant au sens à donner à l'expression « tout voyage faisant suite à un tel transport » dans la définition actuelle du terme « navire ». D'aucuns ont estimé qu'il s'agissait du voyage suivant immédiatement le transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison mais la plupart des délégations ont admis qu'il s'agissait de n'importe quel voyage survenant après ce transport et pas nécessairement du voyage se produisant immédiatement après. La définition proposée dans le présent document vise à élargir la définition au-delà du voyage immédiatement postérieur.

3.6 La définition proposée tient compte d'un certain nombre d'éléments composant les deux options antérieurement examinées par le Groupe de travail et les définitions contenues dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile. Selon les coauteurs, la définition proposée applique les enseignements tirés de sinistres antérieurs relevant des régimes d'indemnisation.

### **4 Recommandations**

Les coauteurs du présent document recommandent au Groupe de travail d'étudier, outre la définition proposée, les objectifs énoncés.

---