



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

ASSEMBLÉE
4ème session
Point 24 de l'ordre du jour

92FUND/A.4/21/1
7 octobre 1999
Original: ANGLAIS

RAPPORT DU DEUXIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS

CONVENTION DE 1992 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE: DEFINITION DU TERME 'NAVIRE'

Présenté par les délégations de l'Australie, du Canada, des Pays-Bas et du Royaume-Uni

Résumé:	En avril 1999, un groupe de travail s'est penché sur la définition du terme 'navire' telle que figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Dans le présent document, les auteurs donnent leur avis sur les recommandations formulées par le groupe de travail.
Mesures à prendre:	Paragraphes 14 & 15

Problématique

1. Les auteurs proposent que l'Assemblée consacre un nouvel examen aux recommandations du groupe de travail relatives à la réserve dont est assortie la définition du terme 'navire'. En effet, d'après les comptes rendus de la Conférence diplomatique de 1984, laquelle adopta initialement la définition du terme 'navire', il est on ne peut plus clair que l'intention était bien de faire en sorte qu'un pétrolier spécialisé soit toujours un 'navire'. Or, l'interprétation que ressort de la recommandation du groupe de travail est tout autre.

Délibérations au sein du groupe de travail

2. Lorsqu'il s'est réuni au mois d'avril, le Groupe de travail a examiné la question de l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux navires-citernes à l'état lège. Il s'agissait de décider quelle était la bonne interprétation de la définition du terme 'navire' telle que donnée à l'article 1 1) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

3. Cette définition est la suivante:

"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.

4. Le groupe de travail s'est intéressé à quatre questions:

- a) La réserve qui apparaît dans la définition du terme 'navire' s'applique-t-elle uniquement aux transporteurs mixtes?
- b) Qu'entend-on par 'transporteur mixte'?
- c) Dans la réserve, 'tout voyage' signifie-t-il réellement tout voyage?
- d) Pour que cette réserve puisse jouer, à qui incombe-t-il de prouver qu'il ne reste à bord aucun résidu?

5. Les auteurs du présent document font leurs recommandations du groupe de travail ayant trait aux questions a), c) et d). En revanche, ils estiment qu'avant d'arrêter la politique du Fonds en la matière, l'Assemblée se doit d'examiner plus avant la question b).

Question en souffrance

- 6. La question en suspens est bien celle de la signification de l'expression 'transporteur mixte', dont dépend la portée de la réserve qui s'y rapporte. En effet, celle-ci restreint le champ d'application de la définition du terme 'navire'. Autrement dit, plus la portée de la réserve est vaste, plus celle de la définition du terme 'navire' est étroite.
- 7. Dans le document présenté au Groupe de travail par le Royaume-Uni, celui-ci proposait une interprétation restreinte de l'expression 'transporteur mixte', affirmant que la réserve ne devait s'appliquer qu'aux bâtiments ou engins capables de transporter des cargaisons liquides et solides. Avec recul, nous reconnaissons que cette proposition a pu induire en erreur.
- 8. Les auteurs admettent désormais la conclusion du Groupe de travail selon laquelle la réserve devrait s'appliquer d'une manière plus large, et non seulement aux bâtiments ou engins capables de transporter des cargaisons et liquides et solides. Cela étant dit, le Groupe de travail est néanmoins allé trop loin lorsqu'il a recommandé que la réserve puisse également s'appliquer aux bâtiments ou engins capables de transporter des hydrocarbures et persistants et non-persistants.
- 9. Reste en effet une zone d'ombre: les bâtiments ou engins capables de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons liquides. Or, les documents soumis au Groupe de travail n'ont pas évoqué ce type de bâtiment ou engin. Raison de plus pour que l'Assemblée se penche de nouveau sur la question.

Il convient d'examiner de nouveau ce que l'on entend par 'transporteur mixte'

10. Le tableau ci-dessous indique les différentes possibilités quant à la signification de l'expression 'transporteur mixte'. Réflexion faite, les auteurs estiment que l'expression englobe les bâtiments ou engins capables de transporter les cargaisons visées à A) et à B), ce qui signifie donc que la réserve dont est assortie la définition du terme 'navire' s'y applique également. En revanche, pour nous, les bâtiments ou engins capables de transporter uniquement les cargaisons visées à C) (c'est-à-dire les navires-citernes spécialisés) ne sont pas des 'transporteurs mixtes'.

(A)	(B)	(C)
Cargaisons liquides (y compris les hydrocarbures) et cargaisons solides	Hydrocarbures et autres cargaisons liquides	Hydrocarbures persistants et non- persistants

11. À notre avis, l'interprétation qui rend fidèlement compte de l'intention de la Conférence diplomatique consiste donc à ne considérer comme étant des transporteurs mixtes que les bâtiments ou engins capables de transporter les cargaisons visées à A) et B) dans le tableau ci-dessus. Un bâtiment ou engin capable de transporter uniquement les cargaisons visées à C) est un navire-citerne spécialisé et, par conséquent, toujours un 'navire'.

12. Si l'intention de la Conférence diplomatique de 1984 avait été de donner au terme 'navire' l'interprétation recommandée par le Groupe de travail, elle aurait pu en donner la définition suivante:

'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 lorsqu'il transporte 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.

13. Or, la Conférence diplomatique n'a rien fait de tel. Elle a même ajouté une réserve visant le navire "capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons". De toute évidence, ces mots avaient un sens. Or, si l'interprétation recommandée par le Groupe de travail est juste, ces mots deviennent superflus.

Recommandation

14. Pour les motifs exposés ci-dessus, les auteurs du présent document recommandent que l'Assemblée examine de nouveau la recommandation du Groupe de travail sur le champ d'application de la réserve dont est assortie la définition du terme 'navire'.

15. Nous recommandons que l'Assemblée convienne de ce qui suit:

- Un navire-citerne spécialisé est toujours un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et
- La réserve figurant dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux bâtiments et engins capables de transporter des hydrocarbures, y compris des hydrocarbures non-persistants, et d'autres cargaisons.