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

DEUXIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.2/3/1
15 mars 1999
Original: ANGLAIS

DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE' DANS LES CONVENTIONS DE 1992

Document présenté par la délégation du Royaume-Uni

Résumé:	Pour faciliter les délibérations du Groupe de travail, la délégation du Royaume-Uni présente ici sa position concernant l'interprétation de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
Mesures à prendre:	Voir les paragraphes 33 et 34.

Introduction

1 À sa 1ère session, tenue en octobre 1998, le Comité exécutif du Fonds de 1992 avait étudié la définition du terme 'navire', telle que figurant dans l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile<1><2>.

<1> Document 92FUND/EXC.1/7

<2> Le sinistre à l'origine de ce débat fut celui du navire-citerne *Santa Anna*, (17 134 tjb), qui s'est échoué sur Thatcher Rock, situé au nord de Torbay (Devon, Royaume-Uni) le 1er janvier 1998. Le navire a traîné son ancre par gros temps alors qu'il était au mouillage dans la baie. Tard dans la journée du 1er janvier, il a pu être renfloué. Une plongée d'inspection a permis de constater quatre perforations, une certaine déformation de la coque ainsi que le dommage subi par l'hélice. Bien que se trouvant sur lest au moment de l'événement, le *Santa Anna* avait à son bord quelque 270 tonnes de fioul lourd et 10 tonnes d'huiles diesel. Il n'y eut aucun déversement. Il semblerait qu'il y ait eu des hydrocarbures non persistants dans toutes les citernes de cargaison pendant les six voyages précédant l'événement. Celui-ci a soulevé des questions de principe allant au-delà des détails de l'affaire en soi.

2 Le Comité avait décidé qu'il fallait étudier plus avant les circonstances dans lesquelles un pétrolier à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire'. Par la suite, l'Assemblée a fait sienne une proposition selon laquelle un Groupe de travail devrait examiner la question en avril 1999 <3>.

3 Dans l'optique de faciliter les travaux du Groupe de travail, on trouvera dans le présent document les vues de la délégation du Royaume-Uni sur l'interprétation de la définition du terme 'navire', telle que figurant à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Objet

4 Il s'agit de lancer le débat. La délégation du Royaume-Uni espère qu'à l'issue de ce débat, le Groupe de travail sera à même de convenir des circonstances dans lesquelles les Conventions de 1992 s'appliquent aux navires ou engins qui ne sont pas en train de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

5 Si un consensus pouvait se dégager, celui-ci profiterait à tous: propriétaires de pétroliers, assureurs, contributaires au Fonds de 1992, Secrétariat du Fonds, États membres, demandeurs. A contrario, à défaut de consensus, aucune des parties intéressées ne saura au juste quel accueil réserver aux demandes nées d'un sinistre - ou d'une menace de sinistre - mettant en cause des hydrocarbures provenant des soutes d'un pétrolier lège.

Rappel des faits

6 La définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est identique à celle qui avait été adoptée à l'origine dans le Protocole de 1984 relatif à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Cette définition est à la fois plus restrictive et plus large que la définition initiale apparaissant dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

7 L'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile dispose ceci:

> 'Navire' signifie tout batiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

8 L'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dispose ceci:

> 'Navire' signifie tout batiment 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.

9 La restriction introduite par la nouvelle définition a trait au fait qu'un 'navire' doit désormais avoir été construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. À sa 57ème session, le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait décidé que le *Pontoon 300* relevait bien de la définition du terme 'navire' au sens où l'entend la Convention de 1969 sur la responsabilité civile <4>. Or, le

---

<3> Document 92FUND/EXC.1/9 paragraphes 4.4.6 à 4.6.15

<4> Document 71FUND/EXC.57/15, paragraphe 3.11.4

Pontoon 300 était une barge, ni construite ni adaptée pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, mais qui était utilisée à cette fin (sans doute de manière illicite). Le *Pontoon 300* ne releverait sans doute pas de la définition du terme 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

10 Si la définition de la Convention de 1992 est plus large que celle de la Convention de 1969, c'est parce que, dans certaines circonstances, elle porte sur des navires et engins qui ne transportent pas des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Le Groupe de travail devra tenter de préciser quelles sont ces circonstances.

Questions en jeu

11 Le Comité exécutif a examiné trois questions qui se posent à propos de la définition du terme 'navire' énoncée dans l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

a) comment interpréter le mot 'tout' dans le membre de phrase "tout voyage faisant suite à un tel transport" ?

b) pour que cette clause restrictive s'applique, à qui incombe-t-il de prouver qu'il ne reste à bord aucun résidu?

c) la clause restrictive dans la définition du terme 'navire' s'applique-t-elle uniquement aux transporteurs mixtes?

a) "tout voyage" signifie-t-il réellement tout voyage?

12 Dans le texte établi par le Comité juridique de l'OMI et soumis à la Conférence diplomatique de 1984 <5> figurait le projet de définition suivant:

> '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 puisse être considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac et pendant [le] [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] [si des résidus de ce transport d'hydrocarbures en vrac se trouvent encore à bord]<6>.

13 La conférence avait décidé de retenir le mot 'any' ('tout'), de préférence à 'the' ('le') pour qualifier le 'voyage'<7>. Les interventions de la délégation française<8> et de la délégation du Royaume-Uni<9> laissent à penser que cette décision était jugée logique dans le contexte de la décision relative aux autres termes figurant entre crochets (à savoir que c'était le propriétaire du navire qui devait prouver l'absence de résidus du transport précédent d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison). Dans les deux cas, la conférence avait donné la préférence au texte correspondant à un champ d'application plus large.

<5> Document LEG/CONF.6/4

<6> La seule modification apportée par la Conférence diplomatique a consisté à opérer un choix entre les différentes versions figurant entre crochets.

<7> Document LEG/CONF.6/C.2/SR.18, paragraphes 27 à 32

<8> Document LEG/CONF.6/C.2/SR.2, paragraphe 16

<9> Document LEG/CONF.6/C.2/SR.3, paragraphe 2

14 De l'avis de la délégation du Royaume-Uni, les *travaux préparatoires* indiquaient sans ambigüité possible que c'était une interprétation littérale de l'expression "tout voyage" qui s'imposait. Par conséquent, tout navire ou engin auquel la restriction s'applique et ayant une fois transporté des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est donc un 'navire' à l'occasion de ce transport-là et de tous les voyages suivants, et ce jusqu'à ce qu'il ait été prouvé qu'il n'y avait plus de résidus de ces hydrocarbures à bord.<10>

(b) À qui incombe-t-il de prouver l'absence de résidus?

15 S'agissant de cette question également, les *travaux préparatoires* et le libellé retenu indiquent clairement l'interprétation correcte. Pour la Conférence diplomatique de 1984, il s'agissait bien de confier au propriétaire du navire (ou au FIPOL) le soin de prouver l'absence de résidus d'hydrocarbures transportés en vrac en tant que cargaison lors d'un voyage précédent.

16 Cette disposition donnerait lieu à la même interprétation en droit anglais (en effet, c'est le plus souvent la personne qui invoque une dérogation et qui est à même d'établir les faits qui est tenue de les prouver). De l'avis de la délégation du Royaume-Uni, tout navire auquel la réserve s'applique et qui a transporté des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison reste donc un 'navire' lors de tous les voyages suivants, jusqu'à ce que le propriétaire du navire (ou le Fonds) prouve qu'il n'y a plus à bord de résidus d'hydrocarbures provenant d'un transport en vrac en tant que cargaison.

(c) La clause restrictive figurant dans la définition du terme 'navire' s'applique-t-elle uniquement aux transporteurs mixtes?

Sens du membre de phrase "capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons"

17 La clause restrictive figurant dans la définition du terme 'navire' (c'est-à-dire la partie de la phrase commencant par les mots "à condition qu'un navire" s'applique aux navires "capables de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons". Interprétés de manière littérale, conformément à la définition du mot "hydrocarbures" donnée dans l'article 1.5, ces mots désignent les navires capables de transporter des hydrocarbures persistants et d'autres cargaisons. Étant donné que tout navire capable de transporter des hydrocarbures persistants est a fortiori capable de transporter des hydrocarbures non-persistants, l'interprétation littérale permet de conclure que la condition s'applique à tous les navires-citernes. Or, cette conclusion semblerait s'écarter de l'intention des auteurs de la définition.

18 Dans un document qu'il avait présenté à la première session du Comité exécutif<11>, l'Administrateur relevait que les déliberations qui s'étaient tenues lors de la Conférence diplomatique de 1984 ne donnaient aucune indication claire quant à l'interprétation qu'il convenait de faire de la clause restrictive apparaissant dans la définition du terme 'navire'. Après lecture des comptes rendus analytiques de la Conférence diplomatique, la délégation du Royaume-Uni est parvenue à une conclusion différente.

19 À l'issue du débat principal que la Conférence a consacré à la définition du terme 'navire', le Président avait conclu que la majorité des délégations semblaient être d'accord avec l'idée d'élargir la définition [du terme 'navire'], qui porterait ainsi sur les pétroliers, sans réserve aucune, mais aussi sur les transporteurs

---

<10> Les frais d'assurance dont le propriétaire du navire devra s'acquitter ne devraient pas être plus élevés de ce fait. Les membres de l'International Group of P&I Clubs imposent aux propriétaires de navires transportant des hydrocarbures persistants en tant que cargaison une prime de réassurance plus élevée. Lorsqu'un navire ne transporte pas systématiquement ce type de cargaison, le propriétaire doit s'acquitter de cette prime pour un trimestre entier, même s'il n'effectue ce type de transport qu'une seule fois.

<11> Document 92FUND/EXC.1/7, paragraphe 3.13

mixtes, sous certaines conditions[12]. Rien, dans les délibérations ultérieures sur la question, n'indiquait que cet assentiment s'était modifié. D'ailleurs, la seule décision importante à ce sujet semblerait avoir été le refus d'une proposition de l'URSS qui aurait eu pour effet de limiter l'élargissement de la définition du terme 'navire' (qui ne se serait alors appliquée aux navires à l'état lège uniquement lorsqu'ils auraient eu à bord des résidus d'hydrocarbures d'un voyage précédent)[13][14].

20 Abecassis[15] le confirme et, de la définition adoptée en 1984, dit ceci:

> Alors que la définition de 1969 ne couvrait que les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, cette définition-ci élargit le champ d'application de la Convention, qui s'applique désormais aux pétroliers à l'état lège ou à ceux transportant des résidus liquides ou du combustible. Les transporteurs mixtes capables de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison sont donc couverts non seulement lorsqu'ils transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, mais encore à l'occasion de tout voyage suivant ce transport, et ce jusqu'à ce que les résidus liquides aient été déchargés.[16][17]

21 De l'avis de la délégation du Royaume-Uni, il convient d'interpréter la définition du terme 'navire' de manière à ce que l'interprétation corresponde à l'intention des auteurs. Le membre de phrase "capables de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons" devrait donc être interprété comme renvoyant exclusivement aux transporteurs mixtes, conformément à ce qui semblerait avoir été l'intention de la Conférence diplomatique de 1984.

Sens de l'expression "transporteur mixte"

22 Il n'est pas tout à fait évident de savoir ce qu'entendait la Conférence diplomatique par "transporteur mixte". Il semble toutefois probable que pour bon nombre de représentants, un minéralier-vraquier-pétrolier (navire OBO) soit un transporteur mixte. À l'époque de la conférence, les navires OBO semblaient promis à un bel avenir. Cette interprétation est en outre conforme à la définition de la Convention MARPOL, pour laquelle "transporteur mixte" désigne un navire conçu pour transporter soit des hydrocarbures, soit des cargaisons solides en vrac[18].

23 La délégation du Royaume-Uni pense que la restriction introduite dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux transporteurs mixtes, tels que définis par la Convention MARPOL. Elle accepte

---

<12> Document LEG/CONF.6/C.2/SR.2, paragraphe 41

<13> Document LEG/CONF.6/C.2/SR.18, paragraphe 14

<14> L'essentiel du débat consacré à la définition du terme 'navire' s'est déroulé avant que la Conférence diplomatique n'ait décidé de restreindre la définition du terme 'hydrocarbures' aux seuls hydrocarbures persistants. Il se peut donc qu'après s'être accordée sur la définition du terme 'hydrocarbures,' la Conférence ait purement et simplement oublié qu'il lui fallait modifier en conséquence la définition du terme 'navire'.

<15> *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, paragraphes 10 à 118

<16> Dans les conseils que le Gouvernement du Royaume-Uni avait donnés à son Parlement lors de l'examen des textes d'application des Protocoles de 1984, l'interprétation de la définition du terme 'navire' est la même. Il y est indiqué que la nouvelle définition viserait tous les navires capables de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et que la clause restrictive ne s'applique qu'aux transporteurs mixtes.

<17> Bien qu'il ne s'agisse pas d'un commentaire contemporain, Colin de la Rue et Charles B Anderson, dans *Shipping and the Environment: Law and Practice* (LLP: 1998) interprètent la définition de la même manière (pp 79 à 80).

<18> Annexe I, Règle 1 5).

par conséquent le fait que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique à des pétroliers qui ne transportent jamais d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison<19>. Nous ne voyons toutefois aucune autre manière possible de concrétiser les intentions parfaitement claires de la Conférence diplomatique de 1984.

Conséquences concrètes

24 Des trois questions soulevées, c'est vraisemblablement la c) - concernant la question de savoir si la clause restrictive dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux transporteurs mixtes - qui aura des conséquences concrètes pour le secteur des pétroliers.

Projet de convention sur les hydrocarbures provenant des soutes des navires

25 À la date à laquelle le Groupe de travail tiendra sa réunion, le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale aura peut-être achevé d'établir son projet de convention sur les hydrocarbures provenant des soutes des navires. La version actuelle dispose explicitement que la nouvelle convention ne s'appliquerait pas aux "dommages par pollution" tels que définis dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

26 Par conséquent, si l'Assemblée du Fonds de 1992 convient que la clause restrictive introduite dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux transporteurs mixtes, la convention sur les hydrocarbures provenant des soutes des navires serait donc sans effet en ce qui concerne les autres transporteurs, et ce du fait que toute demande d'indemnisation au titre d'une pollution par hydrocarbures serait une demande relative à un "dommage par pollution", tel que défini par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

27 Cela étant dit, l'Assemblée pourrait estimer que la clause restrictive a un champ d'application plus vaste, auquel cas la convention sur les hydrocarbures provenant des soutes des navires s'appliquerait à tout pétrolier qui n'avait pas à son bord de résidus provenant d'un voyage antérieur à l'occasion duquel il transportait une cargaison d'hydrocarbures persistants.

28 Le tableau ci-après récapitule les effets de la décision de l'Assemblée sur le champ d'application de la clause restrictive donnée dans la définition du terme 'navire'.

Champ d'application de la clause restrictive	Convention CLC dans tous les cas	Convention CLC ou Convention sur les hydrocarbures de soute	Convention sur les hydrocarbures de soute dans tous les cas
Transporteurs mixtes uniquement	pétroliers spécialisés	transporteurs mixtes	navires autres que les navires-citernes
Tous les pétroliers	pétroliers en charge	pétroliers à l'état lège et transporteurs mixtes	navires autres que les navires-citernes

Obligation de souscrire une assurance

29 La question c) n'a aucune incidence en ce qui concerne l'obligation de souscrire une assurance en vertu des dispositions de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En effet, aux

<19> D'après les renseignements fournis par l'International Group of P&I Clubs, les propriétaires de pétroliers souscrivent auprès des membres de celui-ci des contrats d'assurance couvrant le transport de quelque 145 millions de tonnes d'hydrocarbures persistants. Les propriétaires de transporteurs de produits dits propres assurent en outre le transport de 40 millions de tonnes de ces produits [sans avoir à acquitter la surprime qui accompagne le transport des hydrocarbures persistants].

termes de l'article VII, seuls les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison sont soumis à l'obligation de souscrire une assurance.

30 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à un plus grand nombre de navires que ne le fait l'obligation énoncée à l'article VII. Autrement dit, si l'Assemblée décide qu'un navire-citerne ne transportant pas d'hydrocarbures persistants est néanmoins un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les propriétaires de navires-citernes ne seraient soumis à aucune obligation supplémentaire de souscrire une assurance.

Récapitulation des incidences

31 En bref, si l'Assemblée en arrive à décider que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique systématiquement aux navires-citernes autres que les transporteurs mixtes, les propriétaires:

- comprendront une fois pour toutes que la Convention sur les hydrocarbures provenant des soutes des navires ne s'appliquera jamais à leurs navires; et

- ne seront pas soumis à la moindre obligation supplémentaire en matière d'assurance (en effet, comme c'est le cas actuellement, l'assurance ne sera obligatoire que pour les navires transportant 2 000 tonnes ou plus d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison).

32 Si l'Assemblée n'accepte pas cette interprétation de la définition du terme 'navire', les propriétaires de pétroliers auront alors à se conformer à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour certains voyages, et à la Convention que l'on se propose d'adopter sur les hydrocarbures provenant des soutes des navires pour d'autres voyages. Dans ce dernier cas, ils seront soumis à de nouvelles obligations en matière d'assurance. En outre, il se pourrait bien qu'il ne soit pas toujours évident de savoir quel régime s'applique à un moment donné. Cette incertitude serait préjudiciable à la fois à l'industrie, aux États et aux demandeurs.

Propositions

33 La délégation du Royaume-Uni propose que le Groupe de travail fasse des recommandations à l'Assemblée en ce qui concerne l'interprétation de la définition du terme 'navire' donnée dans l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Elle propose en outre que le Goupe de travail recommande l'interprétation ci-aprés:

- dans la définition du terme 'navire', l'expression "navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons" ne concerne que les transporteurs mixtes;

- la clause restrictive apparaissant dans la définition du terme 'navire' ne s'applique donc qu'aux transporteurs mixtes;

- par transporteur mixte on entend tout navire conçu pour transporter soit des hydrocarbures soit des cargaisons solides en vrac (selon la définition énoncée dans la Convention MARPOL);

- tout bâtiment de mer ou engin marin, autre qu'un transporteur mixte, construit ou adapté pour le transport (exclusif ou non) d'hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison est toujours un navire (autrement dit, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique toujours à un tel bâtiment ou engin); et

- un transporteur mixte est un 'navire' lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport, jusqu'à ce que

le propriétaire (ou le FIPOL) établisse qu'il ne reste à bord aucun résidu de ces hydrocarbures[20].

34 Aussi proposons-nous que le Groupe de travail convienne que l'interprétation à donner à la définition du terme 'navire' corresponde au libellé suivant:

> 'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport (**exclusif ou non**) des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire **conçu pour transporter soit des hydrocarbures, soit des cargaisons solides en vrac** ne puisse être considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac 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.

<20> Il s'agit là de la position juridique. Sur le plan pratique, le propriétaire d'un transporteur mixte n'est pas obligé de considérer son engin comme un 'navire' s'il peut prouver qu'il n'y a plus à bord de résidus d'hydrocarbures.