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.2/3/2
9 avril 1999
Original: ANGLAIS

DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE' DANS LES CONVENTIONS DE 1992

Note de l'International Group of P & I Clubs

Résumé:	Le présent document renferme les vues de l'International Group of P & I Clubs sur les cas dans lesquels un navire-citerne construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures tant persistants que non persistants doit être considéré comme un "navire" au sens des Conventions de 1992.
Mesures à prendre:	Voir les conclusions exposées au paragraphe 9.

1 L'International Group of P & I Clubs a étudié les questions abordées dans le document présenté par la délégation du Royaume-Uni à la suite du sinistre du *Santa Anna* survenu au Royaume-Uni en janvier 1998. Nonobstant les arguments qui ont été avancés par les propriétaires et les assureurs en l'espèce, il est entendu que la créance née de ce sinistre a été réglée; par conséquent, les débats se concentrent désormais sur des questions de principe susceptibles de se poser à l'avenir.

2 Comme il est indiqué dans le document présenté par la délégation du Royaume-Uni, la question qui aura probablement le plus de conséquences pratiques est de savoir si la réserve énoncée dans la définition du "navire" s'applique uniquement aux transporteurs mixtes. D'après les Clubs, cela ne devrait pas être le cas. Ils estiment que rien dans les Conventions n'appuie cette réserve et qu'elle créerait des difficultés indésirables, ainsi que des incertitudes à l'égard des navires-citernes transportant des produits propres.

3 Au fil des années, bien des questions ont été résolues uniquement en tenant dûment compte de la définition des termes utilisés dans les Conventions. Le débat actuel sur l'application des Conventions aux engins exploités au large n'est qu'un exemple de l'importance des définitions - en l'occurrence plus particulièrement ce que l'on entend par "hydrocarbures".

4 Ainsi, dans le présent contexte, on ne ignorer que le terme "hydrocarbures", qui est répété à plusieurs reprises dans la réserve accompagnant la définition du "navire" est un terme de métier qui a une définition précise. Les principes fondamentaux de l'interprétation veulent que l'on entende par là les hydrocarbures persistants, et non pas les hydrocarbures non persistants. Les termes "des hydrocarbures et d'autres cargaisons" devraient être considérés comme une seule expression dans laquelle la définition des "autres cargaisons" dépend de celles des "hydrocarbures". Il en découle que par d'"autres cargaisons" on entend les cargaisons autres que les hydrocarbures persistants, y compris les hydrocarbures non persistants. Impliquer qu'il doit s'agir de matières "solides", comme il a été proposé, va donc à l'encontre de l'interprétation naturelle de la réserve.

5 Si la définition des "autres cargaisons" est modifiée pour introduire la notion extrinsèque de matières solides, cela revient en pratique à interpréter le terme "hydrocarbures" comme désignant les hydrocarbures tant persistants que non persistants. De toute évidence, cela est inacceptable.

6 Il est admis que les participants à la Conférence de 1984 ont peut-être pensé principalement aux transporteurs mixtes lorsqu'ils ont rédigé la réserve. Toutefois, cela ne signifie par qu'ils auraient exclu les navires-citernes transportant des produits propres du champ d'application de la réserve si la question de l'application des Conventions à ces navires avaient été envisagée de façon explicite. En théorie rien n'indique que les navires-citernes auraient reçu un traitement différent des transporteurs mixtes.

7 Un des avantages pratiques de la réserve est qu'elle est plus efficace que le libellé précédent qu'elle nuance. Si les navires-citernes qui transportent des produits propres étaient exclus du champ d'application de la réserve, la question de savoir s'il s'agit de "navires" dépendrait de ce qu'on les considère ou non comme étant construits ou adaptés pour le transport d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison. Le plus souvent, cela risquerait de donner lieu à des débats, en fonction de la conception, de la construction et de l'exploitation d'un navire-citerne donné. Comme il est reconnu dans le document soumis par la délégation du Royaume-Uni, avec cette approche, la Convention CLC de 1992 pourrait s'appliquer à certains navires-citernes qui ne transportent jamais d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison. Cela pourrait aussi augmenter inutilement les cas où un certificat devrait être délivré en vertu de la Convention CLC.

8 La situation est beaucoup plus claire si les navires-citernes qui transportent des produits propres sont visés par la réserve. Si un navire-citerne de ce type transporte effectivement des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison au moment du sinistre, il est hors de doute que ce navire-citerne est alors un "navire" et que la Convention est applicable. Il est clair également qu'elle peut s'appliquer si des hydrocarbures persistants en vrac ont été transportés au cours d'un voyage précédent, à charge pour le propriétaire de prouver qu'il ne restait à bord aucun résidu d'hydrocarbures persistants.

9 C'est pourquoi on suggère de donner à la réserve énoncée dans la définition du "navire" figurant dans la Convention CLC de 1992 sa signification ordinaire et naturelle; ainsi, les navires-citernes construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures tant persistants que non persistants relèvent de la réserve et sont considérés comme des "navires" dans les cas exposés ci-dessus.