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.2/3/3
15 avril 1999
Original: FRANÇAIS

DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE' DANS LES CONVENTIONS DE 1992

Document présenté par la délégation française

Résumé:	Ce document présente l'interprétation donnée par la délégation française de la définition du « navire », telle qu'elle figure dans la convention de 1992 sur la responsabilité civile.
Mesures à prendre:	Le groupe est invité à prendre note des informations contenues dans ce document.

1 A l'occasion de l'examen de l'accident survenu au « SANTA ANNA », le comité exécutif du fonds 1992 a eu un échange sur l'interprétation à donner de la définition du navire telle qu'elle figure à l'article 1-1 de la convention de 1992.

Dans la version française, cette définition se lit 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. »*

La délégation française, comme toute les délégations, est attachée à une interprétation des conventions qui assure aux victimes une protection maximale. Elle est toutefois consciente que les décisions prises en matière de levée de contributions comme d'indemnisation sont prises par les organes du FIPOL sous le contrôle du juge. C'est la raison pour laquelle elle est très attachée à une technique d'interprétation fondée d'abord sur le sens des mots utilisés dans la convention et, à titre subsidiaire, sur le recours aux travaux préparatoires.

2 Si l'unanimité existe au sein du comité pour considérer qu'un navire exclusivement affecté au transport par mer d'hydrocarbures est couvert par le dispositif des conventions qu'il soit en charge ou sur ballast, et que le dommage résulte d'une contamination due à sa cargaison ou à ses soutes, certaines délégations ont exprimé l'opinion selon laquelle il devrait en être de même pour les transporteurs mixtes tant qu'il reste à bord des résidus d'hydrocarbures trouvant leur origine dans un transport antérieur. Dans l'esprit d'une telle interprétation le seul test est de savoir s'il existe à bord des résidus.

3 D'autres délégations ont estimé que le bénéfice de la convention ne pouvait être accordé aux navires affectés au transport mixte que pour le voyage consécutif à un transport d'hydrocarbures au sens de la convention.

4 Position de la délégation française

La délégation française estime que le régime des conventions doit être appliqué aux navires affectés au transport mixte dans la limite du voyage suivant un transport d'hydrocarbures en vrac par un tel navire. Cette position est argumentée par les points suivants:

4.1. D'un point de vue rédactionnel, si la volonté des rédacteurs avait été de retenir comme critère la permanence de résidus d'hydrocarbures pour l'application des conventions aux navires effectuant du transport mixte; l'article 1.1. aurait alors été rédigé de la façon de 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 tant qu'il reste à bord des résidus d'un tel transport d'hydrocarbures en vrac.*

En d'autres termes, la référence à « tout voyage » dans une telle hypothèse n'est pas nécessaire, le test étant celui de la construction adaptée et, dans le cas d'un transporteur mixte, l'existence d'un résidus de transport d'hydrocarbures.

4.2 Or, l'interprétation d'un texte doit partir du postulat que tout membre de phrase importe à la signification de l'ensemble du texte.

En conséquence, il faut en conclure que la seule logique à l'existence du membre de phrase:

> « à condition qu'un tel 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 »,

est d'établir une restriction à la règle qui, autrement, aurait été exprimée dans sa généralité selon la formulation proposée au paragraphe 4.1.

4.3. Par ailleurs, la référence aux travaux préparatoires vient appuyer une telle interprétation. En effet, lors de la discussion de ce point, la délégation britannique avait proposé une définition ainsi libellée:

> *« navire signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, construit ou adapté pour le transport d'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 une tel transport, jusqu'à ce qu'il ait été affecté au transport d'autres cargaisons. » (LEG CONF.6/C.2/WP.15).*

Dans la présentation de sa proposition, *(CONF. 6/C.2/SR, page 331)* la délégation britannique avait relevé le fait que la référence au terme de voyage manquait de précision, en ce sens qu'elle ne permettait pas de définir s'il s'agissait de l'ensemble du voyage y compris le retour du bâtiment ou simplement du transit jusqu'au prochain port d'escale. C'est la raison pour laquelle elle préférait faire référence à l'affectation du bâtiment au transport d'un autre type de cargaison.

Admettre l'interprétation selon laquelle, un transporteur mixte est réputé demeurer dans le champ d'application des conventions tant qu'il existe à bord des résidus d'un précédent transport d'hydrocarbures, reviendrait, dans certains cas, à aller au delà de ce qui avait été proposé et finalement écarté lors de la conférence.

Enfin, au cours de cette même discussion, le représentant de la France était intervenu pour soutenir la rédaction comportant le terme «pendant tout voyage » de préférence à celle qui comportait l'expression « pendant le voyage », car selon lui, avant d'affecter un tel navire à un autre type de transport, un armateur responsable devait nécessairement procéder à un nettoyage des capacités de son navire. Il en concluait qu'il ne s'agissait là que d'une question de rédaction, l'effet d'une telle disposition étant limité, en pratique, au seul voyage faisant suite à un tel transport.

La situation des transporteurs mixtes doit donc être appréciée au regard de deux situations:

- soit ils sont affectés au transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et dans ce cas entrent dans le champ d'application de la convention,

- soit, après un transport d'hydrocarbures, il reviennent lèges ou sont affectés au transport d'autres types de cargaison, auquel cas il conviendra d'établir l'existence de résidus du transport précédent pour que la protection des conventions s'applique durant le voyage qui suit un tel transport.

5 Définition du terme voyage

Il pourrait exister cependant une difficulté à déterminer l'étendue de la notion de voyage notamment lorsque le navire effectue plusieurs escales .

Dans le cas des transporteurs mixtes, la notion de voyage retour ne semble pas pouvoir être retenue dans la majorité des transports d'hydrocarbures car elle impliquerait un trafic de type « liner » qui ne correspond pas à la majorité du trafic.

Cependant plusieurs considérations devraient permettre de cerner la réalité pratique du terme voyage:

- d'une part il est rare, pour des raisons de sécurité et de déformation possible du navire, qu'un transporteur mixte, au cours d'un même transport, achemine deux catégories de marchandises très différentes. On peut donc considérer qu'un tel navire ne procédera pas à des chargements en cours de voyage.

- d'autre part l'intérêt principal de ce type de navire réside dans la possibilité de transporter dès le voyage suivant une cargaison totalement différente, généralement des céréales,

- enfin quelle que soit la cargaison, elle fait l'objet d'un connaissement qui précise le voyage en donnant le nom du port de chargement et le nom du dernier port de déchargement.

C'est en définitive le connaissement qui donne au cas particulier l'étendue dans le temps du terme voyage.