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
29 mars 1999
Original: ANGLAIS

DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE' DANS LES CONVENTIONS DE 1992

Note de l'Administrateur

Résumé:	Le présent document situe dans son contexte le débat sur la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992, en particulier le contexte de la Conférence diplomatique de 1984. Il rend compte également de l'examen de cette question lors de la 1ère session du Comité exécutif.
Mesures à prendre:	Noter les renseignements fournis.

1 Introduction

1.1 Dans le cadre de son examen du sinistre du *Santa Anna*, survenu au large de la côte du Devon (Royaume-Uni) le 1er janvier 1998, le Comité exécutif s'est interrogé à sa 1ère session sur la question de savoir si le *Santa Anna* relevait ou non de la définition du terme 'navire' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Pour cet examen, le Comité s'est fondé sur une note présentée par l'Administrateur (document 92FUND/EXC.1/7).

1.2 Le Comité exécutif a décidé qu'il serait utile que l'interprétation de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile soit étudiée par un groupe de travail. Le Comité a jugé que cette question pourrait être examinée par le Groupe de travail qui avait été mis en place par l'Assemblée pour étudier la question de savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux unités au large, et il a invité l'Assemblée à donner à cette fin un mandat au Groupe de travail (document 92FUND/EXC.1/9, paragraphe 4.6.14).

1.3 À sa 3ème session, l'Assemblée a convenu que le Groupe de travail dont il est question au paragraphe 1.2 ci-dessus devrait également étudier la question de l'interprétation de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour ce qui est de son applicabilité aux navires-citernes à l'état lège (document 92FUND/A.3/27, paragraphe 20.14).

1.4 Le présent document reprend les renseignements donnés dans le document 92FUND/EXC.1/7, ainsi que les débats sur la question lors de la 1ère session du Comité exécutif. L'Administrateur y fait également le point de la question.

2 Dispositions pertinentes des Conventions de 1992

2.1 La définition du terme 'navire' est énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, lequel est libellé 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.

2.2 L'article 1.2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds reprend la définition telle que figurant au paragraphe 2.1 ci-dessus.

3 Examen de la question par la Conférence diplomatique de 1984

3.1 La question de la définition du terme 'navire' a été examinée à plusieurs séances de la Conférence diplomatique qui a adopté les Protocoles de 1984 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds<1> . À cet égard, on pourrait se reporter à une déclaration du Président de la Commission plénière à la 2ème séance, lequel avait résumé les débats comme suit<2> :

> Le Président constate que la Commission est dans l'ensemble en faveur d'étendre l'application de la Convention de 1969 aux navires-citernes lèges et aux transporteurs mixtes, éventuellement sous certaines conditions. Les propositions présentées par les délégations du Royaume-Uni et de l'URSS ont reçu moins d'appui que le texte du Comité juridique<3>. De même, il semble que la majorité des délégations soient d'accord sur le principe d'une extension de la définition aux navires-citernes sans restriction et aux transporteurs mixtes sous certaines conditions. Quant à la charge de la preuve, la grande majorité des délégations estiment qu'elle doit peser sur le propriétaire du navire.

3.2 La question a été réexaminée à la 18ème séance de la Commission plénière dans le contexte des propositions présentées par l'URSS et le Royaume-Uni<4>. La Commission a examiné, comme le proposait l'URSS, la question d'étendre la portée de l'application du terme 'navire' aux pétroliers lèges et aux transporteurs mixtes dans certaines circonstances. La délégation de l'URSS a indiqué qu'elle était d'avis d'étendre la portée de la Convention aux pétroliers lèges uniquement dans le cas où ces pétroliers avaient à bord des résidus d'hydrocarbures provenant du voyage précédent mais qu'une proposition formulée précédemment à cette fin n'avait pas reçu beaucoup d'appui. La délégation du Royaume-Uni a précisé qu'elle

---

<1> Cette question n'a pas été examinée lors de la Conférence diplomatique qui a adopté les Protocoles de 1992 à ces Conventions. La définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est identique à celle qui figure dans le Protocole de 1984.

<2> Documents officiels de la Conférence internationale de 1984 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de certaines substances et de la Conférence internationale de 1992 sur la révision de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds , 1992, Volume 2, page 365 (paragraphes 41 à 44); le résumé donné par le Président était fondé sur les débats reproduits aux pages 359 à 365.

<3> Les textes proposés par le Comité juridique, la délégation du Royaume-Uni et la délégation de l'URSS sont reproduits à l'Annexe.

<4> Les débats de la 3ème séance de la Commission ne donnent aucune indication sur la question examinée (Documents officiels, Volume 2, pages 367 et 368, paragraphes 1à 6).

était prête à retirer sa proposition, celle-ci n'ayant pas suscité un intérêt suffisant. La délégation de la République démocratique allemande a indiqué qu'elle ne pourrait appuyer la proposition de l'URSS que si la charge de la preuve incombait au propriétaire du navire. La délégation de l'URSS a déclaré qu'elle était prête à s'associer à la majorité et à admettre que s'il n'est pas établi qu'il n'y avait pas à bord du navire de résidus d'hydrocarbures provenant du précédent voyage, la charge de la preuve revient au propriétaire du navire. Le Président a invité la Commission à se prononcer, par un vote à main levée, sur la proposition de l'URSS. Par 24 voix contre 6, avec 14 abstentions, la proposition a été rejetée<5>.

3.3 La Commission plénière a ensuite examiné le texte proposé par le Comité juridique, dans lequel figuraient des variantes de la réserve. La Commission plénière a approuvé la réserve énoncée dans le libellé reproduit au paragraphe 3.1 ci-dessus<6>.

4 Examen de la question lors de la 1ère session du Comité exécutif

4.1 Dans la note relative au sinistre du *Santa Anna*, présentée par l'Administrateur à la 1ère session du Comité exécutif, il est dit que, de toute évidence, le *Santa Anna* avait été construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. De l'avis de l'Administrateur, il s'agit de savoir comment interpréter la réserve de l'article I.1, à savoir "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."

4.2 Le propriétaire du *Santa Anna* et son assureur ont fait valoir que la Convention 1992 sur la responsabilité civile avait pour objet de viser les déversements d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers qui transportaient des hydrocarbures persistants. Ils ont fait observer que la distinction établie par la Convention l'était entre les hydrocarbures persistants et toutes les autres cargaisons, qu'il s'agisse d'hydrocarbures non persistants, d'autres liquides ou de matières solides en vrac. Ils estiment donc qu'un bâtiment ne relève de la définition du terme 'navire' que s'il transporte effectivement des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison ou s'il effectue un voyage sur lest immédiatement après avoir transporté des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison. Ils ont indiqué que pour ce qui était d'un tel voyage sur lest, le propriétaire du navire pourrait prouver qu'il ne restait à bord aucun résidu de la cargaison d'hydrocarbures persistants pendant le voyage sur lest qui a fait suite au transport. Le propriétaire du navire et son assureur ont estimé que la Convention de 1992 sur la responsablité civile ne s'appliquait donc pas au sinistre du *Santa Anna*.

4.3 Dans le document qu'il avait présenté, l'Administrateur faisait l'analyse suivante:

> De l'avis de l'Administrateur, le terme 'hydrocarbures' à l'Article I.6 devrait être interprété conformément à la définition de ce terme donnée à l'Article I.5, à savoir "tous les hydrocarbures minéraux persistants...". Ainsi que mentionné ci-dessus, le *Santa Anna* était sur lest au moment de l'échouement et pendant le voyage précédent, il avait transporté de l'huile diesel à faible concentration de soufre qui avait été chargée à Klaïpeda et déchargée à Hambourg. L'huile diesel à faible concentration de soufre est un hydrocarbure non persistant. Il a été indiqué que le *Santa Anna* avait en fait transporté des hydrocarbures non persistants dans toutes ses citernes à cargaison au cours de six voyages effectués avant le sinistre.
>
> Il conviendrait de noter qu'il pourrait être difficile, dans de nombreux cas, de prouver qu'il ne restait à bord aucun résidu d'une cargaison d'hydrocarbures persistants, le nettoyage régulier des citernes permettant rarement d'enlever toute trace de résidus d'hydrocarbures persistants. La question est de savoir s'il peut être établi, du fait que le *Santa Anna* ait transporté au cours de ses voyages précédents des hydrocarbures non persistants, qu'il n'y

---

<5> Documents officiels, Volume 2, page 551et 552 (paragraphes 12 à 19).

<6> Documents officiels, Volume 2, pages 552 et 553 (paragraphes 20 à 32).

avait à bord du navire aucun résidu d'un tel transport d'hydrocarbures en vrac lorsqu'il s'est échoué.

De l'avis de l'Administrateur, les débats de la Conférence diplomatique de 1984 ne donnent pas, s'agissant du sinistre du *Santa Anna*, d'orientations précises quant au sens de la réserve. On ne sait pas bien si l'intention était d'étendre l'application aux navires-citernes lèges sans restriction et aux transporteurs mixtes sous certaines conditions, ou si les mêmes conditions devraient s'appliquer aux navires-citernes et aux transporteurs mixtes. Les débats de la 2ème séance de la Commission plénière semblent appuyer la première interprétation, alors que les débats de la 18ème séance semblent être en faveur de la deuxième interprétation. Tout bien considéré, l'Administrateur est d'avis que l'intention de la majorité des délégations était, eu égard aux pétroliers qui transportent soit des hydrocarbures persistants soit des hydrocarbures non persistants, de restreindre l'application aux voyages au cours desquels il restait encore à bord des résidus d'hydrocarbures persistants dans les citernes à cargaison. À son avis, le libellé de la réserve suggère cette interprétation. Si cette hypothèse est correcte, le *Santa Anna* ne relèverait pas de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

4.4 Le Comité exécutif a admis que le *Santa Anna* avait été construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Il a estimé qu'il s'agissait de savoir comment interpréter la réserve figurant à l'article I.1, à savoir "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".

4.5 Il a généralement été estimé que le terme 'hydrocarbures' dans la réserve exprimée devrait être interprété conformément à la définition de ce terme donnée à l'article I.5, à savoir tous les hydrocarbures minéraux persistants.

4.6 Certaines délégations ont jugé que le membre de phrase "à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac" indiquait que les déversements provenant de navires-citernes à l'état lège étaient uniquement visés s'il restait à bord des résidus d'hydrocarbures persistants. D'autres délégations ont soutenu que ce membre de phrase concernait uniquement les transporteurs mixtes et que les navires-citernes spécialisés transportant du ballast seraient toujours visés, qu'il reste ou non à bord des résidus d'hydrocarbures persistants.

4.7 Un certain nombre de délégations se sont interrogées sur l'interprétation de l'expression 'tout voyage' et se sont en particulier demandé si cette expression concernait tout voyage faisant suite au transport d'hydrocarbures persistants ou seulement le premier voyage faisant suite à un tel transport. Certaines délégations ont jugé que l'expression visait uniquement le premier voyage avec ballast et que, par conséquent, le sinistre du *Santa Anna* n'entrait pas dans le champ d'application des Conventions.

4.8 Certaines délégations ont déclaré qu'il pourrait être utile de demander l'avis d'un conseiller juridique sur l'interprétation de la définition du terme 'navire', alors que d'autres délégations ont estimé que les organes du Fonds étaient mieux placés pour interpréter les dispositions de la Convention sur la question à l'étude.

4.9 Une délégation a fait valoir que le texte de la Convention reflétait un accord conclu entre États à l'issue d'une conférence diplomatique et qu'il conviendrait donc de prendre en compte l'intention des États qui avaient participé à la Conférence. Une autre délégation a jugé qu'il fallait tenir compte non seulement des intentions des participants à la Conférence, mais également des souhaits des Parties contractantes à la Convention.

4.10 Plusieurs délégations ont estimé que la définition du terme 'navire' se prêtait à différentes interprétations.

5 Examen de la question par l'Administrateur

5.1 L'Administrateur a examiné la question plus avant, s'appuyant sur les travaux préparatoires et sur les débats que le Comité exécutif a consacrés à la question à sa première session. Il soumet les considérations ci-après au Groupe de travail.

5.2 La grande majorité des navires-citernes spécialisés est capable de transporter en vrac en tant que cargaison des hydrocarbures aussi bien persistants que non persistants. Si la réserve était censée s'appliquer également aux navires-citernes spécialisés, elle s'appliquerait donc à la quasi-totalité des navires-citernes. Or, il semblerait, d'après les débats qui ont eu lieu durant la 2ème session de la Commission plénière de la Conférence de 1984, que ce n'était pas là l'intention (voir le paragraphe 3.1 ci-dessus)<7>.

5.3 L'Administrateur estime que l'intention de la Conférence diplomatique de 1984 était d'élargir la définition du terme 'navire' pour que celle-ci vise les navires-citernes sans restriction aucune; la réserve s'appliquerait donc uniquement aux transporteurs mixtes. Si cette interprétation est la bonne, les Conventions de 1992 s'appliqueraient aux déversements de résidus liquides provenant de pétroliers lèges et aux déversements de combustibles de soute provenant également de pétroliers lèges<8>.

5.4 Une autre question se pose: qu'entend-on au juste par un navire "capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons", c'est-à-dire un 'transporteur mixte'? Cette question n'a pas été directement abordée durant la Conférence de 1984, pas plus qu'elle ne l'a été dans les documents soumis à la Conférence par les États ou les organisations. Il semblerait toutefois que les délégations assistant à la Conférence de 1984 aient surtout eu à l'esprit les navires dits OBO (minéraliers-vraquiers-pétroliers)<9>.

5.5 La réserve s'appliquerait sans nul doute aux transporteurs mixtes. L'Administrateur estime que les Conventions de 1992 s'appliqueraient à tout voyage (et non seulement au premier voyage) suivant un voyage pendant lequel le navire aurait transporté des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison, et ce jusqu'à ce qu'il n'y ait plus à bord de résidus des hydrocarbures persistants transportés en tant que cargaison, c'est-à-dire jusqu'à ce que tous les résidus liquides aient été déchargés. De l'avis de l'Administrateur, cette interprétation est confirmée par le fait que la Commission plénière, amenée à choisir entre les expressions 'le voyage' et 'tout voyage', ait opté pour 'tout voyage'. Le choix des mots ("à moins qu'il ne soit établi") rend abondamment clair, selon l'Administrateur, que c'est le propriétaire du navire qui doit prouver qu'il n'y a plus de résidus d'hydrocarbures à bord pour que les Conventions ne s'appliquent pas.

6 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à prendre note des renseignements donnés dans le présent document.

* * *

<7> Voir également le Rapport de la deuxième réunion officieuse sur la révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (document de l'OMI LEG/48/2/2), paragraphes 13-15.

<8> Cette interprétation est celle de DW Abecassis et de RL Jarashow: *Oil Pollution from Ships*, 2ème édition, Londres 1985, page 230 (paragraphes 10 à 118). Voir également Colin de la Rue et Charles B Andersson: *Shipping and the Environment, Law and Practice*, Londres 1998, pages 79 et 80.

<9> Seule l'Association internationale des armateurs a évoqué la question des navires OBO (document LEG/CONF.6/10), Documents officiels, Volume 2, page 3.

ANNEXE

Texte établi par le Comité juridique (document LEG/CONF.6/4)

'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].

Texte proposé par la délégation de l'URSS (document LEG/CONF.6/C.2/WP.7)

'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'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ou que des résidus de ce transport d'hydrocarbures se trouvent encore à bord pendant le premier voyage faisant suite à ce transport.

Aux fins de la convention, tout bâtiment capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons et remplissant la condition énoncée ci-dessus est également considéré comme un navire.

Texte proposé par la délégation du Royaume-Uni (document LEG/CONF.6/C2/WP.15)

'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 tout voyage faisant suite à un tel transport *jusqu'à ce qu'il ait été affecté au transport d'autres cargaisons*.