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

ASSEMBLÉE
5ème session
Point 23 de l'ordre du jour

92FUND/A.5/19
31 août 2000
Original: ANGLAIS

DEUXIÈME GROUPE DE
TRAVAIL INTERSESSIONS

92FUND/WGR.2/7

RAPPORT SUR LA DEUXIÈME RÉUNION DU DEUXIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS

Note de l'Administrateur

Résumé:	La définition du terme 'navire' figurant à l'article I.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile fait ici l'objet d'une analyse approfondie. Après la première réunion du Groupe de travail, tenue en avril 1999, il avait été décidé de convoquer celui-ci de nouveau pour avril 2000. À cette réunion, le Groupe de travail a confirmé sa conclusion selon laquelle un pétrolier lège relevait de cette définition pendant tout voyage faisant suite au transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants mais ne relevait pas du champ d'application de la définition s'il était établi qu'il n'y avait pas à bord de résidus d'un tel transport.
Mesures à prendre:	Examiner les conclusions du Groupe de travail sur les circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire' telle qu'énoncée dans les Conventions de 1992.

Introduction

Mandat

Le deuxième Groupe de travail intersessions a été créé par l'Assemblée à sa troisième session pour examiner certaines questions relatives à la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds de 1992, à savoir:

i) les circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire'; et

ii) la question de savoir si, et, dans l'affirmative, dans quelle mesure les Conventions de 1992 s'appliqueraient aux engins exploités au large, c'est-à-dire aux unités flottantes de stockage (FSU) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO).

Le Groupe de travail s'est réuni les 26 et 27 avril 1999 sous la présidence de M. John Wren (Royaume-Uni). Le rapport est publié sous la cote 92FUND/A.4/21.

1.2 Discussions tenues à la quatrième session de l'Assemblée

1.2.1 À sa quatrième session, tenue en octobre 1999, l'Assemblée a examiné le rapport du Groupe de travail.

Engins exploités au large

1.2.2 L'Assemblée a fait siennes les conclusions du Groupe de travail relatives à l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins exploités au large (document 92 FUND/A.4/32, paragraphes 2.4.3 et 2.4.10).

Navires-citernes à l'état lège

1.2.3 L'Assemblée a noté que le Groupe de travail avait formulé les conclusions ci-après s'agissant des circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire':

i) le terme 'hydrocarbures' figurant dans la réserve émise à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile désigne les hydrocarbures minéraux persistants, tels que définis à l'article I.5 de la Convention;

ii) l'expression 'autres cargaisons' figurant dans la réserve est interprétée comme signifiant non seulement les cargaisons solides en vrac mais aussi les hydrocarbures non persistants;

iii) en conséquence de quoi, la réserve de l'article I.1 devrait s'appliquer à tous les navires-citernes, et non seulement aux minéraliers-vraquiers-pétroliers (navires OBO);

iv) l'expression 'tout voyage' devrait être interprétée d'une manière littérale et ne pas être limitée au premier voyage sur lest suivant le transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants;

v) un navire-citerne ayant transporté une cargaison d'hydrocarbures persistants ne relèverait pas du champ d'application de la définition s'il était établi qu'il n'y avait pas à bord de résidus d'un tel transport; et

vi) c'est normalement au propriétaire qu'il incombe d'établir qu'il n'y a pas à bord de son navire de résidus d'une cargaison précédente d'hydrocarbures persistants.

1.2.4 L'Assemblée a pris note également d'un document sur la question présenté par l'Australie, le Canada, les Pays-Bas et le Royaume-Uni (document 92FUND/A.4/21/1) et a pris acte des vues qui y étaient exprimées:

i) un pétrolier spécialisé (c'est-à-dire un pétrolier capable de transporter des hydrocarbures persistants et non persistants) est toujours un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et

ii) la réserve émise 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.

1.2.5 S'agissant des conclusions formulées par le Groupe de travail, plusieurs délégations ont dit être favorables à l'interprétation proposée par celui-ci, alors que certaines autres ont déclaré qu'elles

n'étaient pas d'accord avec les conclusions du Groupe de travail et ont souscrit aux points de vue émis dans le document présenté par les quatre délégations mentionnées au paragraphe 1.2.4 ci-dessus.

1.2.6 Une délégation a estimé que la question primordiale était celle de la définition du terme 'hydrocarbures' figurant dans la Convention, définition qui se limitait aux seuls 'hydrocarbures persistants', et a fait valoir que, juridiquement parlant, il ne serait pas possible d'élargir l'interprétation de la définition du terme 'navire' au-delà de celle qui était proposée par le Groupe de travail.

1.2.7 D'autres délégations ont jugé qu'il était trop tôt pour que l'Assemblée prenne une décision, vu notamment le peu de temps disponible pour examiner le nouveau document, et qu'il convenait de faire un examen plus poussé de la question.

1.2.8 L'Assemblée a chargé l'Administrateur de convoquer de nouveau le Groupe de travail pour une réunion d'une journée durant la session du Comité exécutif prévue pour avril 2000, et a instamment prié toutes les délégations s'intéressant à la question de soumettre leurs documents bien avant la réunion pour permettre aux délégations d'étudier la question dans tous ses détails avant ladite réunion.

1.3 Complément d'examen par le Groupe de travail

1.3.1 Le Groupe de travail a été de nouveau convoqué pour une réunion tenue le 5 avril 2000.

1.3.2 Conformément à la décision de l'Assemblée, la deuxième réunion du Groupe de travail était ouverte à tous les États Membres du Fonds de 1992; tous les gouvernements, organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales internationales jouissant du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992 ont été invités en qualité d'observateurs. La session était publique.

1.3.3 Le Groupe de travail a chargé l'Administrateur de présenter à l'Assemblée un rapport sur les travaux du Groupe ainsi que sur ses conclusions.

1.3.4 Le présent rapport du Groupe de travail, qui comporte un résumé des questions examinées et des conclusions formulées à la deuxième réunion du Groupe, a été établi en consultation avec le Président du Groupe.

2 Participation

2.1 Les États Membres ci-après étaient représentés:

Allemagne	France	Pays-Bas
Australie	Grèce	Philippines
Bahamas	Îles Marshall	République de Corée
Canada	Japon	Royaume-Uni
Chypre	Lettonie	Singapour
Danemark	Libéria	Suède
Émirats arabes unis	Mexique	Tunisie
Espagne	Monaco	Uruguay
Finlande	Norvège	

2.2 Les États non-Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Arabie saoudite	États-Unis	Nigéria
Algérie	Fédération de Russie	Nouvelle-Zélande
Argentine	Fidji	Panama
Belgique	Gabon	Pérou
Brésil	Géorgie	Pologne
Chili	Islande	Portugal
Chine	Italie	Sierra Leone
Colombie	Malaisie	Vanuatu
Equateur	Maroc	Venezuela
Estonie		

2.3 Les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales internationales ci-après ont participé à la session en qualité d'observateurs:

Organisations intergouvernementales:
Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)
Organisation maritime internationale (OMI)

Organisations non gouvernementales internationales:
Comité Maritime International (CMI)
Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
International Group of P & I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

3 Applicabilité de la définition du terme 'navire' aux pétroliers lèges

3.1 Documents examinés par le Groupe de travail à sa réunion tenue en avril 2000

Lors de sa réunion tenue en avril 2000, le Groupe de travail s'est fondé sur les documents soumis par l'Administrateur (document 92FUND/WGR.2/6), l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) (document 92FUND/WGR.2/6/1) et les délégations de la République de Corée, du Japon et de l'Allemagne (document 92FUND/WGR.2/6/2).

3.2 Rapports existant entre les termes 'hydrocarbures' et 'autres cargaisons' tels que décrits à l'article I.1 et le terme 'hydrocarbures' tel que défini à l'article I.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

3.2.1 Le Groupe de travail a noté que, dans leurs documents, l'OCIMF et les délégations de la République de Corée, du Japon et de l'Allemagne avaient appuyé les conclusions adoptées à la première réunion du Groupe, énoncées au paragraphe 1.2.3 ci-dessus. Ces délégations ont estimé que la définition du terme 'hydrocarbures' figurant à l'article I.5, strictement limitée aux 'hydrocarbures minéraux persistants', prévalait et s'appliquait toutes les fois que le terme 'hydrocarbures' était utilisé dans les Conventions de 1992. Ces délégations ont conclu que le terme 'autres cargaisons' signifiait par conséquent tout ce qui n'était pas hydrocarbures persistants, c'est-à-dire les hydrocarbures non persistants, les produits chimiques et les cargaisons solides en vrac.

3.2.2 Il a été signalé que la décision finale relative à la définition du mot 'navire' relevait des tribunaux nationaux des États contractants. Pour cette raison, les délégations de la République de Corée, du Japon et de l'Allemagne ont estimé qu'une interprétation restrictive de la définition du terme 'navire' était nécessaire, et ce, afin d'éviter toute confusion.

3.3 Conséquences concrètes

3.3.1 Le Groupe de travail a relevé que l'OCIMF et les délégations de la République de Corée, du Japon et de l'Allemagne avaient signalé dans leurs documents qu'il ne serait guère équitable que le Fonds de 1992 puisse être responsable de déversements de combustibles de soute provenant de navires-citernes transportant des hydrocarbures non persistants ou des produits chimiques, étant donné que les intérêts liés à la cargaison ne contribuaient pas au Fonds.

3.3.2 Il a été noté également que, en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, une assurance ou autre garantie financière n'était requise que pour un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Il a été déclaré qu'une interprétation juridique stricte de cet article aboutirait à la conclusion qu'aucune assurance ou garantie financière n'était obligatoire pour les navires-citernes à l'état lège. Il a été souligné que, si cela était le cas, le versement d'indemnités au titre d'un dommage par pollution dans le cadre d'un événement mettant en jeu un navire-citerne à l'état lège pourrait incomber au Fonds de 1992 conformément à l'article 4.1b) de la Convention portant création du Fonds de 1992.

3.3.3 Il a été noté en outre que les navires ne transportant jamais d'hydrocarbures non persistants, mais capables de le faire, ne pourraient pas toujours être couverts par une assurance en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que le Fonds de 1992 pourrait ainsi avoir à faire face à un plus grand nombre de sinistres, soit être tenu à indemnisation conformément à l'article 4.1b) de la Convention portant création du Fonds de 1992.

3.3.4 Le Groupe de travail a noté que l'Administrateur avait appelé l'attention dans son document sur le fait que, si la réserve de l'article I.1 devait s'appliquer à tous les navires-citernes, ainsi que le Groupe l'avait initialement proposé, cela aurait pour conséquence d'exclure de la portée des Conventions de 1992 les pétroliers spécialisés à l'état lège s'il était établi qu'il n'y avait pas de résidus à bord.

3.3.5 Le Groupe de travail a pris note de l'analyse exposée dans le document 92FUND/WGR.2/3, présenté par l'Administrateur. Le Groupe a pris acte en particulier des informations relatives aux différents types d'engins, notamment les bâtiments transportant des cargaisons liquides (y compris les hydrocarbures) et les cargaisons solides, les bâtiments transportant des hydrocarbures et autres cargaisons liquides et les bâtiments transportant des hydrocarbures persistants et non persistants.

3.3.6 Il a été noté que, de l'avis des délégations de l'Australie, du Canada, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, l'interprétation rendant le mieux compte de l'intention de la Conférence diplomatique consisterait à considérer comme étant des transporteurs mixtes uniquement les navires des deux premières catégories (c'est-à-dire les navires capables de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons), tandis que les navires de la troisième catégorie (c'est-à-dire les navires capables de ne transporter que des hydrocarbures persistants et non persistants) étaient des navires-citernes spécialisés et, partant, toujours des navires aux fins des Conventions de 1992.

3.3.7 Le Groupe de travail a pris acte en particulier du tableau qui figure à l'annexe du document 92FUND/WGR.2/6 énonçant les conséquences des deux approches, c'est-à-dire la recommandation du Groupe de travail et la proposition des délégations de l'Australie, du Canada, des Pays-Bas et du Royaume-Uni. Il a été noté que ces deux approches parvenaient au même résultat quant aux deux premières catégories d'engins visés au paragraphe 3.3.6 ci-dessus (soit ceux qui transportent des cargaisons liquides (y compris les hydrocarbures) et des cargaisons solides), et les navires transportant des hydrocarbures persistants et non persistants et autres cargaisons liquides. Il a été noté également que ces deux approches avaient des résultats différents dans trois cas, concernant notamment:

i) les engins capables de transporter des hydrocarbures persistants et non persistants lorsqu'ils transportent des hydrocarbures non persistants;

ii) les engins capables de transporter des hydrocarbures persistants et non persistants lorsqu'ils sont à l'état lège sans résidus d'hydrocarbures persistants à bord; et

iii) les transporteurs de brut lorsqu'ils sont à l'état lège avec à bord des résidus d'hydrocarbures non persistants.

3.3.8 Le tableau est reproduit en annexe du présent rapport.

3.4 Débat

3.4.1 Un certain nombre de délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que, avec l'acceptation de la recommandation initiale du Groupe de travail, les navires-citernes spécialisés dans le transport des hydrocarbures persistants seraient inclus dans la réserve de l'article I.1. Elles ne sont pas certaines que cela ait été l'intention voulue lors de l'adoption par la Conférence diplomatique des protocoles de 1984 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1971, et elles ont souligné que, si tel avait été le cas, il n'aurait pas été nécessaire de se référer aux 'autres cargaisons' figurant à l'article I.1. Ces délégations ont cependant noté que, concrètement, l'absence de résidus d'une cargaison d'hydrocarbures persistants à bord d'un transporteur de brut était très improbable. De plus, le projet de convention sur les hydrocarbures de soute<1> prévoyait une indemnisation au titre des dommages par pollution causés par les pétroliers lèges ne relevant pas de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992.

3.4.2 Au cours des débats, il a été proposé que l'obligation de souscrire une assurance en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique aux navires-citernes capables de transporter plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison non seulement pendant les voyages où ils transportent effectivement cette quantité d'hydrocarbures mais aussi pendant les autres voyages. De l'avis de l'Administrateur, l'obligation de souscrire l'assurance énoncée dans la Convention ne vise que les voyages pendant lesquels le navire transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Il a ajouté que les navires-citernes capables de transporter ces quantités d'hydrocarbures avaient habituellement souscrit une assurance contre la pollution par les hydrocarbures visant aussi les voyages sur lest. Un certain nombre de délégations ont soutenu le point de vue de l'Administrateur.

3.4.3 La plupart des délégations ont appuyé la recommandation initiale du Groupe de travail. Les quatre délégations qui avaient formulé l'autre recommandation relative à l'applicabilité de la définition du terme 'navire' aux navires-citernes à l'état lège figurant au paragraphe 1.2.4 ci-dessus ont également souscrit à ce point de vue.

3.4.4 Tout en acceptant que l'interprétation de la définition du terme 'navire' énoncée à l'article I.1 devait se fonder sur le libellé de la définition des 'hydrocarbures' figurant à l'article I.5, plusieurs délégations ont proposé que le Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour évaluer la pertinence de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992 (voir le document 92FUND/A/ES.4/7, section 5.3) examine plus avant la définition du terme 'navire'. Ces délégations ont estimé que, si l'on s'accordait à considérer la définition actuelle comme étant insuffisante ou ambiguë, elle pourrait être modifiée à l'avenir dans le cadre de la révision des Conventions de 1992.

4 Conclusions

4.1 En résumé, le Président a rappelé les conclusions de la première réunion du Groupe de travail, où la majorité avait souscrit au point de vue selon lequel un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire' dans les circonstances énoncées au paragraphe 1.2.3 ci-dessus. Il a noté que, à sa deuxième réunion, le Groupe de travail avait envisagé les préoccupations persistantes d'un

---

<1> Projet de convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (document OMI, LEG/CONF.12/3).

certain nombre de délégations au sujet de cette définition qui a également été examinée par l'Assemblée à sa quatrième session. Il a fait savoir que lors des discussions qui ont eu lieu à la deuxième réunion du Groupe, des explications et des justifications supplémentaires avaient été données aux fins de l'adoption de l'interprétation plus restrictive dans la plupart des circonstances, et que cette approche était à présent généralement acceptée. Il a noté toutefois que la question de l'applicabilité de la définition aux transporteurs de brut spécialisés continuait de poser problème et que, de l'avis de la majorité des délégations intervenues dans les débats, la Convention devrait toujours s'appliquer à ces navires-citernes. Cependant, comme il serait rare qu'il n'y ait pas de résidus d'hydrocarbures persistants à bord de ces transporteurs, l'on supposerait toujours qu'il y en a et ce serait au propriétaire du navire d'établir le contraire. De l'avis général, il était superflu pour des raisons pratiques que le Groupe de travail examine la question plus avant. Le Président a également signalé que, selon plusieurs délégations, il conviendrait peut-être de réexaminer la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992 dans le cadre d'une prochaine révision de ces conventions.

4.2 Le Groupe de travail a décidé de conserver les conclusions formulées à sa première réunion pour ce qui est des circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire' telle que figurant au paragraphe 1.2.3 ci-dessus.

5 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à:

a) prendre note des informations données dans le présent document; et

b) examiner les recommandations du Groupe de travail sur les circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992.