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

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/14/11
16 janvier 2003
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

PROPOSITION DE REVISION DE LA DEFINITION DU TERME 'NAVIRE' FIGURANT À L'ARTICLE PREMIER DES CONVENTIONS DE 1992

Document présenté par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Résumé:	Le deuxième Groupe de travail intersessions avait examiné les questions relatives à l'interprétation de la définition du terme 'navire' telle qu'énoncée dans les Conventions de 1992. L'Assemblée a ensuite décidé de la politique se rapportant à l'applicabilité des Conventions de 1992 aux navires-citernes à l'état lège et aux engins exploités au large. Le présent document expose comment, faute de modification des Conventions, les demandeurs sont susceptibles de faire l'objet d'un traitement inégal.
Mesures à prendre:	Le présent document propose une modification de la Convention sur la responsabilité civile, en vue de lever l'ambiguïté actuelle de l'interprétation de la définition du terme 'navire' et de préciser l'application des Conventions aux unités flottantes de stockage (FSU) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO). Voir les paragraphes 9 à 13.
Documents connexes:	92FUND/A.3/27; 92FUND/A.4/21/1; 92FUND/A.5/28

1 Le Royaume-Uni souhaiterait que le troisième Groupe de travail intersessions examine les avantages de la proposition de modification des Conventions de 1992, présentée dans le présent document, compte tenu des discussions du deuxième Groupe de travail intersessions. Il ne s'agit pas de rouvrir tous les débats de celui-ci, créé pour examiner deux questions relatives à la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, (document 92FUND/A.3/27, paragraphes 20.11 et 20.14). Le Groupe de travail avait examiné:

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).

2 Le Groupe de travail avait conclu que:

- un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire' énoncée à l'article 1.5 du Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile pendant tout voyage faisant suite au transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants mais ne relèverait pas de cette définition s'il était établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures; et

- un engin offshore (unité flottante de stockage (FSU) et unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO)) relèverait de la définition énoncée dans les Conventions de 1992 uniquement lorsqu'il transporte des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel il est normalement exploité.

3 Le Groupe de travail s'est réuni dans le cadre de deux sessions qui ont eu lieu entre avril 1999 et avril 2000. À sa 5ème session, tenue en octobre 2000, l'Assemblée du FIPOL a finalement adopté les conclusions convenues lors de ces sessions du Groupe de travail (voir le document 92FUND/A.5/28).

4 On trouvera à l'annexe A des précisions sur la décision de l'Assemblée relative à l'applicabilité des Conventions aux navires-citernes à l'état lège. Le texte intégral de la définition du terme 'navire', telle qu'elle est énoncée dans les Conventions de 1992, figure à l'annexe B.

Engins exploités au large

5 À sa 4ème session, l'Assemblée a fait siennes les conclusions du Groupe de travail concernant l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins exploités au large (voir le paragraphe 7.5 du document 92FUND/A.4/21), à savoir:

Les Conventions de 1992 sont applicables comme suit:

- Un engin offshore devrait être considéré comme étant un 'navire' aux termes des Conventions de 1992 uniquement lorsqu'il transporte des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel il est normalement exploité.

- Un engin offshore ne relèverait pas du champ d'application des Conventions de 1992 lorsqu'il quitte un gisement pétrolier pour des raisons liées à l'exploitation ou pour cause d'intempéries.

6 Au cours des discussions du deuxième Groupe de travail intersessions qui ont porté sur la question des navires à l'état lège, il a été reconnu que la décision finale relative à l'interprétation des Conventions relevait des tribunaux nationaux des États contractants. Pour cette raison, plusieurs délégations se sont déclarées favorables à une interprétation restrictive. Au vu de cela et de la nécessité de débattre en détail au sein du FIPOL de l'interprétation des Conventions, le Royaume-Uni estime souhaitable de reconnaître qu'il n'est pas tout à fait certain que les décisions de politique générale puissent suffire en toute circonstance.

7 En effet, selon le compte rendu des décisions de la 5ème session de l'Assemblée "toute ambiguïté qui persisterait à propos de la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992 pourrait être examinée par le troisième Groupe de travail intersessions, chargé de se pencher sur le système international d'indemnisation."

8 Les décisions de politique générale convenues au sujet de la définition du terme 'navire' devront peut-être être appliquées à l'avenir. En vertu des conventions actuelles, les tribunaux ne sont pas tenus de tenir compte des décisions, procédés ou politiques du Fonds. Selon le Royaume-Uni, l'on ne saurait exclure le risque réel que selon les cas la politique en cours soit ou ne soit pas bien acceptée – outre que le tribunal local peut adopter un point de vue différent sur l'interprétation des Conventions. D'où le fait que les demandeurs pourraient ne pas être traités de manière équitable dans les différents États contractants, ce qui assurément va à l'encontre des objectifs des Conventions.

Proposition

Navires-citernes à l'état lège:

9 Le Royaume-Uni recommande donc que le Groupe de travail examine la possibilité de modifier de façon appropriée les Conventions, en particulier la définition de la Convention sur la responsabilité civile. La définition actuelle des navires-citernes comporte une ambiguïté fondamentale, pouvant prêter à différentes interprétations et donner lieu à un traitement inégal des demandeurs. Il conviendrait donc de modifier les Conventions de façon à lever cette ambiguïté.

10 Le Royaume-Uni estime qu'il y a **deux options possibles**:

10.1 **1ère option**:

- Modifier les Conventions de façon appropriée sur la base des avis exposés dans le document 92FUND/A.4/21/1, présenté à la 4ème session de l'Assemblée par l'Australie, le Canada, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Le Royaume-Uni estime que ce document indique clairement le degré de confusion que pourrait engendrer le texte actuel des Conventions; il recommandait ce qui suit:

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

  ii) la réserve figurant 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.

10.2 **2ème option**:

- Lever l'ambiguïté existante en modifiant les Conventions aux fins d'une application plus efficace de la politique en vigueur. Le libellé ci-dessous semblerait plus approprié:

Article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

1. '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 des transporter~~ transportant effectivement 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.

Tout le texte convenu lors de la Conférence diplomatique sur la question des transporteurs mixtes serait ainsi supprimé, effectivement reconnu comme étant superflu. Le texte proposé regroupe donc à la fois l'ancienne définition de 1969 du terme 'navire' et les termes convenus en 1992, qui recouvrent les résidus d'hydrocarbures. Cela prendrait pleinement en compte, semble-t-il, la politique actuelle décidée par l'Assemblée à sa 5ème session.

11 Ces deux options permettraient également de rendre superflu tout débat au sein du FIPOL concernant les navires construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures.

Unités flottantes de stockage (FSU) et unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO):

12 En outre, le Royaume-Uni propose que lors de la modification des Conventions l'on envisage également de modifier les termes relatifs à la décision énoncée dans le texte du paragraphe 5 ci-dessus au sujet des unités flottantes de stockage (FSU) et des unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO).

Conclusion

13 Le Groupe de travail est invité à examiner les propositions d'amendements des Conventions. Cela correspond entièrement aux paragraphes 4.1 et 4.2 du rapport sur les conclusions des discussions du 2ème Groupe de travail intersessions (document 92FUND/A.5/19) adressées à la 5ème session de l'Assemblée.

* * *

ANNEXE A

CONCLUSIONS DES TRAVAUX DU DEUXIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS TELLES QUE CONVENUES À LA 5ÈME SESSION DE L'ASSEMBLÉE, TENUE EN OCTOBRE 2001

À sa 5ème session, l'Assemblée a relevé que la deuxième réunion du Groupe de travail avait pris la décision ci-dessous (voir le document 92FUND/A.5/28) concernant les circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire':

"23. Rapport sur la deuxième réunion du 2ème Groupe de travail intersessions

23.1 Il a été rappelé que le Groupe de travail intersessions avait été créé par l'Assemblée à sa 3ème session pour examiner deux questions ayant trait à la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds (document 92FUND/A.3/27, paragraphes 20.11 et 20.14):

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).

23.2 Il a été noté par ailleurs que le rapport du Groupe de travail avait été examiné par l'Assemblée à sa 4ème session et 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.2 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.2 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 du navire 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.

23.3 Il a été rappelé également que lors des débats qui avaient eu lieu à la 4ème session de l'Assemblée, des points de vues différents avaient été exprimés à ce sujet. Il a été noté que

l'Assemblée avait chargé l'Administrateur de convoquer de nouveau le Groupe de travail pour une réunion d'une journée en avril 2000.

23.4 Le Président du Groupe de travail, M. John Wren (Royaume-Uni), a présenté le rapport du Groupe de travail sur sa réunion d'avril 2000 (documents 92FUND/A.5/19 et 92FUND/A.5/19/Corr.1).

23.5 L'Assemblée a relevé qu'à la réunion d'avril 2000, le Groupe de travail avait confirmé les conclusions auxquelles il était parvenu à sa 1ère session, quant aux circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, telle qu'indiquée au paragraphe 23.2 ci-dessus. L'Assemblée a également noté que le Groupe de travail pensait avoir terminé ses délibérations et que toute ambiguïté qui persisterait à propos de la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992 pourrait être examinée par le troisième Groupe de travail intersessions, chargé de se pencher sur le système international d'indemnisation.

23.6 L'Assemblée a fait siennes les conclusions du Groupe de travail.”

ANNEXE B

DISPOSITIONS ACTUELLES DES CONVENTIONS DE 1992

1. La définition du mot ‘navire’ figure à l’article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et est libellée 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. L’article 1.2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds incorpore la définition énoncée au paragraphe ci-dessus.