



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

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

92FUND/WGR.2/6/1
10 janvier 2000
Original: ANGLAIS

DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE' TEL QU'UTILISÉ DANS LES CONVENTIONS DE 1992

Document présenté par le Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Résumé:	Pour permettre aux délégations d'étudier la question avant que le Groupe de travail ne se réunisse en avril 2000 et pour faciliter les délibérations de celui-ci, l'OCIMF expose la manière dont il envisage la question de l'interprétation de la définition du terme 'navire' de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
Mesures à prendre:	Convenir que la définition du terme 'hydrocarbures' utilisé dans les Conventions devrait être interprétée de manière cohérente et systématique et que la définition du terme 'navire' et la réserve qui y figure sont conditionnées par cette interprétation.

1 **Récapitulation**

- 1.1 En avril 1999, un Groupe de travail s'est réuni pour déterminer quelle était l'interprétation qu'il convenait de donner à la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Les recommandations du Groupe de travail ont été examinées par l'Assemblée à sa 4ème session, tenue en octobre 1999, comme l'a été un document présenté par quatre délégations, dans lequel il était proposé que l'Assemblée examine de nouveau les recommandations du Groupe de travail ayant trait à l'interprétation de la définition du terme 'navire'.
- 1.2 N'ayant pu, faute de temps, parvenir à un accord, l'Assemblée a chargé l'Administrateur de convoquer de nouveau le Groupe de travail durant la semaine où se tiendrait le Comité exécutif du Fonds de 1992, en avril 2000. L'Assemblée a également instamment prié toutes les délégations qui souhaiteraient soumettre un document de le faire bien avant la réunion, de manière à permettre à chacun d'étudier la question par le menu détail avant la réunion. Bon nombre des membres de l'OCIMF sont de gros contributeurs du Fonds et, à ce titre, sont directement intéressés par l'issue

des discussions. L'OICMF se félicite de l'occasion de participer à la mise au point de définitions possibles des termes 'navire' et 'hydrocarbures' au sein du Groupe de travail qui se réunira de nouveau à cette fin.

2 La problématique

Il s'agit de la relation entre l'utilisation du terme 'hydrocarbures' tel que figurant à l'article 1-1 et l'article 1-5 et utilisé dans d'autres articles de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'interprétation qu'il convient de donner à l'expression 'autres cargaisons' figurant dans la réserve apparaissant dans la définition du terme 'navire' donnée dans l'article 1-1. L'OCIMF estime que jusqu'à présent il y a eu interprétation uniforme des définitions figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et ne voit aucune raison pour laquelle le terme 'hydrocarbures' devrait désormais être interprété comme signifiant hydrocarbures persistants, tels que définis à l'article 1-5 de la Convention, dans tous les articles des Conventions à l'exception de l'article 1-1. En bref, l'OCIMF estime que la définition du terme 'hydrocarbures' de l'article 1-5 - pour lequel il s'agit clairement d'"hydrocarbures minéraux persistants", excluant donc d'emblée les hydrocarbures non-persistants - est capitale et est celle qui joue chaque fois que le terme 'hydrocarbures' est utilisé, et ce à l'exclusion de toute autre interprétation.

3 Discussion

- 3.1 Le débat porte sur l'intention de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et notamment sur l'interprétation des termes et expressions 'navire', 'autres cargaisons', 'hydrocarbures' et 'transporteur mixte' figurant dans l'article 1-1 de la Convention, mais aussi dans les documents 92FUND/WGR2/3, 2/3/1, 2/3/2, 2/3/3, A.4/21, A.4/21/1 et A.4/WP.1 Add.1. L'OCIMF soutient que ces définitions ne sont entâchées d'aucune incertitude, d'aucune ambiguïté. Le terme 'hydrocarbures' est en effet utilisé systématiquement dans les articles de la Convention dans le sens 'd'hydrocarbures minéraux persistants' - et non d'autres types d'hydrocarbures. Les définitions de 'navire', 'transporteur mixte' et 'autres cargaisons' doivent être interprétées en conséquence. L'OCIMF estime en outre qu'il est inopportun d'examiner ces questions dans le seul contexte de l'applicabilité ou non de la Convention de 1992 aux pétroliers légers. En effet, si l'on admet les arguments exposés dans le document 92FUND/A.4/21/1, alors tous les navires (et non seulement les navires-citernes), qu'il soient en charge ou légers, transportant des hydrocarbures non-persistants ou des produits chimiques et même n'ayant carrément jamais transporté d'hydrocarbures persistants relèveraient de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Or, l'OCIMF estime que rien, dans les Conventions, ne permet de justifier cette conclusion. Des questions analogues se posent d'ailleurs aussi s'agissant de savoir quels navires sont tenus d'avoir à leur bord les certificats d'assurance requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.2 L'OCIMF accepte les interprétations de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui se font jour et selon lesquelles les dispositions de cette dernière devraient s'appliquer à tout navire transportant effectivement des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison ou effectuant tout voyage faisant suite à un tel transport, à moins que le propriétaire du navire ou le Fonds ne puisse établir qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.
- 3.3 Cela étant dit, l'OCIMF prie instamment le Groupe de travail de rejeter toute interprétation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui en étendrait le champ d'application aux navires qui ne transportent pas de cargaison d'hydrocarbures persistants ou de résidus - par exemple aux navires transportant des produits blancs ou aux navires-citernes pour produits chimiques n'ayant jamais transporté de cargaison d'hydrocarbures persistants, et ce pour les raisons suivantes:
- Il n'existe pas un seul État ayant ratifié la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui aurait interprété celle-ci comme obligeant les pétroliers ou les navires-citernes pour produits chimiques capables de transporter une cargaison d'hydrocarbures persistants mais n'en ayant nullement l'intention à avoir à bord les certificats d'assurance prescrits par ladite convention;

- Toute interprétation en ce sens donnerait un surcroît de travail aux administrations, aux propriétaires de navire et aux compagnies d'assurance;
 - Il serait illogique de donner une interprétation aux définitions de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui jouerait pour la Convention portant création du Fonds et une autre qui vaudrait pour ce qui est des certificats d'assurance requis aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Qui plus est, cet illogisme risquerait de créer un fâcheux précédent s'agissant de l'interprétation à donner à d'autres termes ou expressions utilisés dans les deux Conventions;
 - Il serait illogique que les Conventions de 1992 s'appliquent aux combustibles de soute de navires-citernes transportant des cargaisons auxquelles lesdites Conventions ne s'appliquent justement pas, ou aux eaux de ballast après un tel transport;
 - Il serait illogique de poser la question de l'indemnisation différemment selon qu'il s'agirait d'un déversement de combustibles de soute provenant d'un navire-citerne pour produits blancs ou produits chimiques n'ayant à bord aucune cargaison d'hydrocarbures persistants ou aucun résidu - que le navire soit chargé ou lège - ou d'un déversement d'hydrocarbures de soute d'un navire autre qu'un navire-citerne;
 - Il serait injuste que le Fonds soit tenu à indemnisation en cas de déversement de ce type, alors que les intérêts en jeu ne contribuent même pas au Fonds;
 - Le projet de convention sur les combustibles de soute apporte une meilleure réponse au désir qu'ont certains gouvernements de voir les déversements de ce genre de combustible provenant de navires-citernes pour produits blancs ou produits chimiques régis par un régime de responsabilité objective;
 - Lorsque la convention sur les combustibles de soute entrera en vigueur, le facteur qui déterminera la question de savoir si c'est celle-ci ou les Conventions de 1992 qui s'appliquent devra dépendre non de la conception du navire en cause, mais de la réponse apportée à la question suivante: le navire transporte-t-il ou non une cargaison d'hydrocarbures persistants ou des résidus? Au cas où un propriétaire choisirait d'exploiter son navire de telle sorte que ce serait tantôt la convention sur les combustibles de soute tantôt les Conventions de 1992 qui s'appliqueraient, il aurait à obtenir un double certificat d'assurance; le certificat qui jouerait dépendrait alors des circonstances de chaque cas d'espèce.
- 3.4 Même si l'on n'admet que quelques unes de ces considérations, il est clair que la définition du terme 'hydrocarbures' doit être envisagée dans un contexte plus vaste que celui de sa simple pertinence pour le Fonds quand il s'agit de transporteurs de produits. Aussi, l'OCIMF estime-t-il que vu la pratique des États ayant ratifié la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et pour continuer d'assurer le caractère systématique de l'interprétation des définitions figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'interprétation de l'article 1-5 selon laquelle le terme 'hydrocarbures' signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants - excluant d'office les hydrocarbures non-persistants - doit continuer d'être l'interprétation retenue et celle qui engage les parties chaque fois que le terme 'hydrocarbures' est utilisé dans les Conventions, et ce à l'exclusion de toute autre interprétation. La définition du terme 'navire' devrait être interprétée en conséquence.
- 3.5 Il semblerait également que quelle qu'ait été l'intention, en 1984, de préciser l'interprétation du terme 'navire' dans l'article 1-1, il n'y avait nullement intention de modifier la définition du terme 'hydrocarbures' de l'article 1-5 dans son application au 'dommage par pollution' de l'article 1-6 ou à l'obligation de souscrire une assurance et de détenir le certificat correspondant, comme prévu à l'article 7. Il s'ensuit que les articles 1-2 à 1-5 étaient censés amplifier l'article 1-1.
- 3.6 L'objet et l'effet de l'article 1-1 étaient manifestement d'élargir la portée de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile couvre les pétroliers mais également les pétroliers/minéraliers et les pétroliers/minéraliers/vraquiers transportant des cargaisons d'hydrocarbures persistants ou des résidus de telles cargaisons.
- 3.7 Les auteurs du présent document souhaitent également préciser que lors de l'élaboration de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il n'y avait aucune intention de prévoir que celle-

ci s'appliquerait à tous les navires-citernes spécialisés, indépendamment du type d'hydrocarbures ou de résidu transporté. Par ailleurs, l'élargissement du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile soulèverait des questions autrement plus vastes que celle de l'application de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux déversements de combustible de soute provenant de navires-citernes sur lest transportant des produits blancs. En outre, ce serait-là une solution à la fois bureaucratique et injuste. Une solution beaucoup plus simple serait de limiter l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux déversements de cargaisons d'hydrocarbures ou de combustibles de soute provenant de navires transportant des hydrocarbures persistants en tant que cargaison ou de résidus de telles cargaisons, et de faire jouer la Convention sur les combustibles de soute pour tout déversement de combustible provenant d'autres types de navires.

4 **Recommandation**

Dans l'optique d'une application concrète et systématique des deux conventions aux dommages par pollution imputables aux hydrocarbures persistants transportés en tant que cargaison ou aux combustibles de soute déversés par des pétroliers ou par des pétroliers/minéraliers ou des pétroliers/minéraliers/vraquiers transportant des cargaisons d'hydrocarbures persistants ou des résidus de telles cargaisons, mais non aux pétroliers ou aux navires-citernes pour produits chimiques ne transportant pas de tels cargaisons ou résidus, l'OCIMF recommande que le Groupe de travail convienne de ce qui suit:

- La définition du terme 'hydrocarbures' dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds devrait être interprétée de manière systématique et cohérente;
 - La définition du terme 'navire' et la réserve qui y figure sont conditionnées par cet usage du terme 'hydrocarbures'.
-