



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.2/6/2  
20 mars 2000  
Original: ANGLAIS

## DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE', TELLE QU'ÉNONCÉE DANS LES CONVENTIONS DE 1992

Note présentée par la République de Corée, le Japon et l'Allemagne

<b>Résumé:</b>	Le terme 'hydrocarbures' tel qu'utilisé dans la réserve figurant dans l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile doit être interprété comme signifiant les hydrocarbures minéraux persistants, tels que définis à l'article I.5 de cette même convention.
<b>Mesures à prendre:</b>	Recommander à l'Assemblée qu'elle fasse sienne cette interprétation.

### 1 Introduction

- 1.1 Le présent document a été établi en réponse à l'appel lancé par l'Assemblée à sa 4ème session tenue en octobre 1999, dans le contexte de la question de la définition du terme 'navire', en prévision de la réunion du Groupe de travail du mois d'avril (voir le compte rendu des décisions, paragraphe 24.16).
- 1.2 Dans les débats qui ont eu lieu jusqu'à présent sur la question de la définition du terme 'navire', deux écoles de pensée se dégagent à propos de l'interprétation de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, libellé comme suit:

"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 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 Deux écoles de pensée**

- 2.1 Les mots critiques, ceux qui donnent lieu à deux interprétations divergentes, sont ceux qui apparaissent en caractères gras dans la définition précitée, à savoir "navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons", qui figurent juste après les mots "à condition que", et que l'on a donc baptisés 'la réserve'. Ces divergences entre les deux écoles portent sur le sens que l'on donne au terme 'hydrocarbures' et à l'expression "autres cargaisons".
- 2.2 Pour la première école, le terme 'hydrocarbures' utilisé dans la réserve renvoie aux hydrocarbures persistants et l'expression "autres cargaisons" signifie les autres hydrocarbures et les cargaisons solides, alors que pour la seconde, 'hydrocarbures' signifie tous les hydrocarbures et l'expression "autres cargaisons" signifie les cargaisons solides. Aussi la première école soutient-elle qu'au nombre des "navires capables de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons" figurent, outre les transporteurs mixtes, quasiment tous les navires spécialisés, et ce pour la simple raison que ce genre de navire est capable de transporter des hydrocarbures autres que les hydrocarbures persistants à titre d'"autres cargaisons", alors que la seconde école affirme que ces "autres cargaisons" sont confinées aux transporteurs mixtes, ce qui exclut les navires dits spécialisés, au motif que le navire doit être capable de transporter les cargaisons solides à titre d'"autres cargaisons" pour pouvoir relever de la réserve. Ainsi, la première école donne une interprétation plus large du terme 'navire' tel qu'il est utilisé dans la réserve; alors que la seconde en donne une interprétation plus restrictive.
- 2.3 Les mots en cause, ceux qui constituent la réserve, s'inscrivent dans un paragraphe pour mieux préciser le sens de celui-ci et en fait limitent la portée du terme tel qu'il est utilisé dans le reste du paragraphe. S'agissant des navires dont on peut dire qu'ils relèvent effectivement de la Convention, l'effet de la réserve est donc en fait l'inverse de l'effet voulu. Pour la première école, avec son interprétation plus restrictive, un navire relève de la Convention s'il transporte des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ou s'il transporte des résidus à l'occasion de tout voyage sur lest faisant suite à un tel transport. Pour la seconde école, avec son interprétation plus large, les navires-citernes spécialisés sont en revanche toujours couverts, même s'ils n'ont rien à voir avec le transport des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison, alors que les transporteurs mixtes sont couverts lorsqu'ils transportent des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison ou s'ils transportent des résidus à l'occasion de tout voyage sur lest faisant suite à un tel transport.
- 2.4 Le présent document est une défense de la première école de pensée et de son interprétation plus restreinte. C'est d'ailleurs le premier document à défendre cette interprétation plus restreinte, bien que le Groupe de travail intersessions y ait souscrit précédemment. Cette défense est doublement motivée: d'abord par le libellé même de l'article, puis par les effets concrets des interprétations divergentes, que nous examinerons successivement ci-dessous.

## **3 Interprétation de l'article I.1**

- 3.1 Les auteurs estiment que dans la bonne interprétation du paragraphe 1 précité de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le terme 'hydrocarbures' dans le membre de phrase "navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons", doit signifier "hydrocarbures persistants" et l'expression "autres cargaisons" signifie littéralement toutes les autres cargaisons, dont les autres hydrocarbures et les cargaisons solides. Les auteurs sont parvenus à ces conclusions pour les deux raisons ci-après.
- 3.1.1 Il y a, en tout premier lieu, la définition du terme 'hydrocarbures' donnée au paragraphe 5 du même article. Nul besoin d'aller chercher ailleurs, puisque la réponse se trouve si près. Cette définition nous sert de rappel chaque fois que nous aurions un doute quant au sens du terme 'hydrocarbures' tel qu'utilisé dans la Convention. Cette définition nous dit clairement que par 'hydrocarbures', "au sens de la présente Convention", il faut entendre "les hydrocarbures minéraux

persistants". Tout naturellement, on en déduit que le terme 'hydrocarbures' dans ce contexte signifie les hydrocarbures persistants. Cette interprétation est une simple affaire de bon sens.

- 3.1.2 Secundo, le sens du terme 'hydrocarbures' est plus clair dans le contexte du paragraphe si on lui donne le sens d'hydrocarbures persistants. Dans le même paragraphe, le terme 'hydrocarbures' est en effet utilisé deux fois assorti d'une nuance. La première fois, il s'agit d'un navire "capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons". La seconde fois, il s'agit d'un navire "lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison".
- 3.1.3 L'expression "lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison" n'est pas neuve. On la retrouve en effet dans l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, pour laquelle 'hydrocarbures' a toujours signifié hydrocarbures persistants. L'expression est aussi reprise dans l'article Art I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'article VII.1 de cette dernière utilise des mots semblables dans le sens d'hydrocarbures persistants. Il est donc tout à fait raisonnable de supposer que le terme 'hydrocarbures' dans la deuxième partie de la réserve vise également les hydrocarbures persistants. L'autre école a d'ailleurs admis à plusieurs reprises, à l'occasion de nos réunions, que le mot 'hydrocarbures' utilisé dans la deuxième partie de la réserve signifiait bien 'hydrocarbures persistants'. Au demeurant, le mot 'résidus' n'a de sens que si les mots 'hydrocarbures' est utilisé dans le sens d'"hydrocarbures persistants". Il s'ensuit donc que ce même mot, 'hydrocarbures' dans l'expression "transportant des hydrocarbures" signifie le même type d'hydrocarbures, c'est-à-dire les hydrocarbures persistants. On ne saurait en effet donner un sens différent aux mêmes mots, dans la même réserve, dans le même paragraphe.
- 3.2 Il est une autre raison d'interpréter de la sorte le terme 'hydrocarbures'. Nous appelons l'attention sur le mot 'effectivement' qui vient tout de suite après le mot 'transporte' dans la deuxième partie. Il semble que ce mot - 'effectivement' - ait été retenu pour créer un contraste par rapport à l'idée de "capable de transporter" de la première partie. On passe donc progressivement de l'idée d'un navire capable de transporter des hydrocarbures à l'idée d'un navire qui en transporte effectivement. Il apparaît alors donc clairement qu'il s'agit bel et bien des mêmes hydrocarbures, à savoir des hydrocarbures persistants.
- 3.3 En bref, pour les raisons données ci-dessus, nous n'avons d'autre choix que de conclure que chaque fois que le mot 'hydrocarbures' est utilisé dans le paragraphe visé, il renvoie aux mêmes hydrocarbures, à savoir aux hydrocarbures persistants, tels que définis au paragraphe 5.
- 3.4 À ce sujet, les auteurs souhaitent faire observer que, en dernier ressort, l'interprétation de la Convention relève des tribunaux des États contractants, et non des décisions de l'Assemblée. Les interprétations finalement retenues par l'Assemblée sont donc censées correspondre à celles desdits tribunaux. Toute interprétation de l'Assemblée qui s'écarterait de celle d'un tribunal national ferait donc naître la confusion. C'est pourquoi on ne peut s'écarter du sens ordinaire du terme.

#### **4 Conséquences concrètes**

- 4.1 Les auteurs estiment que cette interprétation restreinte correspond à la nature et à la visée du régime des Conventions et permettra de mieux répondre aux intentions de ce dernier.
- 4.1.1 Pour ce qui est des transporteurs mixtes - lesquels transportent des hydrocarbures persistants mais aussi des cargaisons solides - il n'y a aucune divergence d'opinion entre les deux écoles, dans ce sens qu'un navire est couvert lorsqu'il transporte des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison ou pendant un voyage sur lest s'il a à bord des résidus. La vraie divergence porte sur les navires-citernes spécialisés, lesquels sont capables de transporter des hydrocarbures persistants, mais aussi d'autres types d'hydrocarbures. Pour les tenants de l'interprétation étroite, un navire-citerne est couvert lorsqu'il transporte des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison ou pendant un voyage sur lest s'il a à bord des résidus, alors que pour les défenseurs de

l'interprétation plus large, les navires-citernes spécialisés sont toujours couverts, et non seulement durant un voyage sur lest sans résidus après un transport d'hydrocarbures persistants, et ce bien qu'il ne transporte jamais d'hydrocarbures persistants mais toujours d'autres hydrocarbures. Deux arguments sont présentés à l'appui de cette thèse.

- 4.1.2 Du temps de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, on disait que les navires-citernes en charge étaient protégés par le Fonds. Cela allait de soi qu'il s'agissait de navires-citernes transportant des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison. Lors de l'adoption des Protocoles de 1992 modifiant les Conventions de 1969 et de 1971, on en vint à dire qu'avec les Protocoles, étaient également couverts les navires-citernes à l'état lège. Là aussi il allait de soi que l'on parlait de navires-citernes à l'état lège, certes, mais de navires-citernes qui, normalement, transportent des hydrocarbures persistants.
- 4.1.3 L'interprétation plus large s'écarte de cette hypothèse, pourtant fondée sur le bon sens. En affirmant que les navires-citernes sont couverts quelle que soit leur cargaison, on introduit un élément qui n'avait jamais été prévu dans le régime d'indemnisation. Le Fonds servirait alors à protéger non les victimes d'un déversement d'hydrocarbures persistants, mais bien le secteur des navires-citernes. Nos contribuables seraient bien étonnés d'apprendre que, grâce au Fonds, ils aident le secteur des navires-citernes, lequel secteur est tout à fait distinct de l'industrie pétrolière. Les compagnies pétrolières accepteraient peut-être volontiers de partager la charge lorsque leurs cargaisons sont en cours de transport, mais sans doute moins de subventionner le secteur des navires-citernes. Il n'existe au demeurant aucune raison – fut-elle morale, sociale ou économique – à cette subvention. La protection que confère les Protocoles de 1992 doit se limiter aux voyages en relation – ne fut-ce que ténue – avec le transport des hydrocarbures donnant lieu à contribution au Fonds.
- 4.2 Notre second argument a trait au système d'assurance. Dans le cadre du système d'indemnisation en deux temps, le Fonds s'appuie sur l'hypothèse d'une prise en charge de l'indemnisation par le propriétaire du navire, jusqu'à concurrence d'un certain montant, laquelle est garantie par un système d'assurance obligatoire. Si, pour une raison quelconque, cette couverture vient à faire défaut, le Fonds est tenu de prendre en charge la totalité des dommages, et ce conformément à l'article 4.1b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Si aucune assurance n'a été souscrite, l'indemnisation repose entièrement sur le Fonds. Pour le Fonds, il est donc on ne peut plus important que le navire soit muni du certificat d'assurance valide.
- 4.3 Cela étant, aux termes de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, seuls les navires transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures persistants sont tenus d'avoir à leur bord un certificat d'assurance valide. D'après cette disposition, l'assurance ainsi requise concerne l'ensemble de la responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Dans le cadre du système d'assurance on suppose donc que lors de la vérification, par l'État du port, d'un navire relevant de la juridiction dudit État, le certificat attestant qu'une assurance a bien été souscrite vaut non seulement pour les voyages durant lesquels le navire transporte des hydrocarbures persistants, mais aussi pour l'ensemble des voyages sur lest avant ou après le transport d'hydrocarbures persistants.
- 4.4 En revanche, l'État du port n'exerce aucun contrôle pour ce qui est des certificats d'assurance de navires qui ne transportent jamais d'hydrocarbures persistants. Il n'est même pas certain que ces navires soient réellement tenus de souscrire une assurance en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou de la Convention de 1992 portant création du Fonds. En tout état de cause, si l'on retient l'interprétation plus large de la définition du terme 'navire', le Fonds risque de voir affluer un plus grand nombre de navires non assurés et, partant, de victimes d'une pollution imputable à ces navires. On ne peut que souhaiter que le Fonds soit à même d'assumer cette charge accrue.

## 5 Conclusion

- 5.1 S'agissant de la réserve, les auteurs du présent document partagent, à divers égards, le point de vue des tenants de l'école adverse, et pensent notamment que l'expression 'tout voyage' ne se limite nullement au premier voyage sur lest suivant un transport d'hydrocarbures persistants et, par ailleurs, que c'est bien au propriétaire du navire/Fonds qu'il incombe d'établir la présence ou non de résidus. En revanche, ils s'en écartent quand il s'agit de la définition du terme 'navire' dans la réserve, estimant en effet que, pour les raisons données ci-dessus, le terme doit être interprété comme signifiant 'hydrocarbures persistants', tels que définis à l'article I.5 de la Convention.
- 5.2 Les auteurs du présent document reconnaissent que l'interprétation donnée par l'autre école de pensée est intéressante; ils sont en outre tout à fait conscients des questions relatives à la défense de l'environnement. Ils admettent qu'il serait peut-être facile de s'en sortir en déclarant que tous les navires-citernes sont couverts. Une fois adoptée, la Convention sur les combustibles de soute servirait à préciser la problématique. Cela étant, le poids de cet argument n'est pas tel qu'il permette de renverser la conclusion à laquelle sont parvenus les auteurs de ce document, laquelle s'appuie sur la logique et le simple bon sens. Il convient donc de réaffirmer la décision prise précédemment par le Groupe de travail et de s'y tenir.
-