



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

QUATRIÈME GROUPE DE TRAVAIL  
INTERSESSIONS  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.4/2/2  
12 mai 2006  
Original: ANGLAIS

## MESURES AUTRES QUE TECHNIQUES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT MARITIME DE QUALITÉ DES HYDROCARBURES

**GROUPE DE TRAVAIL CHARGE D'ETUDIER DES MESURES ECONOMIQUES SUSCEPTIBLES  
D'ENCOURAGER LES EXPLOITANTS DE NAVIRES-CITERNES DE QUALITE**

**Soumis par INTERTANKO, l'OCIMF, l'International Group of P&I Clubs et BIMCO**

<b>Résumé:</b>	Les co-auteurs du présent document mettent l'accent sur leur engagement en faveur de transports maritimes de qualité et proposent quelques sujets dont le Groupe de travail pourrait discuter.
<b>Mesures à prendre:</b>	Le Groupe de travail est invité à prendre note du contenu du présent document au cours de ses travaux.

### **1 Introduction**

- 1.1 Le présent document est soumis au nom d'INTERTANKO, de l'OCIMF, de l'International Group of P&I Clubs et de BIMCO.
- 1.2 Ce document intersectoriel vise à aider les délégations à entamer leurs délibérations au sein du nouveau Groupe de travail, qui a été créé pour étudier des mesures susceptibles d'encourager les exploitants de navires-citernes de qualité et, inversement, de rechercher des moyens dissuasifs à l'intention des exploitants qui n'ont pas le souci de la qualité. Il est légitime que les régulateurs et le grand public se préoccupent de la qualité des transports maritimes. L'OMI a mis en place un régime réglementaire reposant sur quatre piliers et visant à assurer la sécurité et la protection de l'environnement (SOLAS, STCW, MARPOL et la Convention du travail maritime consolidée).
- 1.3 Tous les co-auteurs du présent document partagent le désir de contribuer à promouvoir la qualité du secteur vital que constituent les transports maritimes, en assurant un acheminement de l'énergie sûr, efficace et soucieux de l'environnement. Il est reconnu que dans le secteur multiforme des transports maritimes, tous les participants ont leur rôle à jouer pour assurer la qualité de ces transports. Le Groupe de travail est conscient que l'OMI et ses commissions spécialisées jouent un rôle central dans la réglementation internationale du secteur et reconnaît qu'il ne doit pas s'égarer sur le territoire de cette organisation. D'autre part, il a été souligné que le Groupe travail

ne doit pas se lancer dans l'examen de mesures qui pourraient amener à une réouverture des discussions sur la révision des Conventions.

- 1.4 Il est prévu que la composition de ce Groupe de travail sera large. Les co-auteurs du présent document se félicitent en particulier de la participation des représentants des sociétés de classification.

## **2 Domaines d'intervention du Groupe de travail**

- 2.1 Le mandat du Groupe de travail sert de guide à ses travaux. Il comporte les volets suivants:
- a) recherche de mesures pratiques que le secteur des assurances est susceptible de prendre;
  - b) examen des procédures et pratiques du secteur des transports maritimes;
  - c) examen des mesures et des lignes directrices à caractère non technique que les États contractants peuvent adopter.
- 2.2 Ces volets seront abordés tour à tour et des exemples seront donnés sur les questions pratiques qui exigent un examen plus poussé.
- 2.3 Recherche de mesures pratiques que le secteur des assurances est susceptible de prendre
- 2.4 Les assureurs maritimes englobent les assureurs sur corps et les assureurs de responsabilité. Parmi ces derniers la plupart sont des clubs P&I (protection et indemnisation). Dans son rapport au Comité des transports maritimes de l'OCDE, M. Terence Coghlin a étudié en détail le secteur des assurances maritimes. Il a cerné un certain nombre de domaines où les assureurs pourraient jouer un rôle dans la promotion de la qualité des transports maritimes. Il y a lieu de noter que l'idée était que les assureurs devraient pouvoir partager des informations avec d'autres assureurs, notamment pour déterminer si un assuré s'est vu appliquer des conditions spéciales, voire même s'est vu refuser une couverture-assurance par un club P&I. Cependant, il existe dans certaines juridictions des obstacles juridiques à l'échange de telles informations. Il serait donc utile que les États étudient la manière dont ils pourraient aider à éliminer ces obstacles. Les travaux du Groupe de travail donnent l'occasion d'examiner les mesures qui ont été prises par les assureurs pour répondre aux préoccupations et aux recommandations exprimées dans le rapport de M. Coghlin.
- 2.5 Examen des procédures et pratiques du secteur des transports maritimes
- 2.6 Comme déjà signalé, toutes les parties concernées par les transports maritimes doivent jouer leur rôle dans la chaîne des transports afin de promouvoir leur qualité. Quelques exemples sont donnés ci-dessous pour illustrer les efforts qui ne cessent d'être faits.

- INTERTANKO, en tant qu'organisation internationale s'occupant des navires-citernes de manière déterminée et dans un esprit responsable, suit pour ses membres un ensemble de critères d'admission toujours plus rigoureux et qui évolue, dans le souci d'atteindre son objectif, à savoir éviter tout accident mortel, toute pollution et toute détention.
- L'OCIMF, qui représente les réceptionnaires d'hydrocarbures, dispose de la base de données perfectionnée SIRE sur les inspections de navires, qui aide ses membres à surveiller la qualité des navires qu'ils emploient. La méthode de vérification des navires a récemment progressé grâce à la mise en place du système de gestion et d'auto-évaluation des navires-citernes (TMSA) de l'OCIMF. Cet outil est utilisé par les gérants d'un navire pour procéder à une auto-vérification de leurs procédures et de leurs normes, qui peuvent à leur tour être évaluées par des affréteurs/réceptionnaires d'hydrocarbures/terminaux potentiels. Un point que le Groupe de travail pourrait examiner est la mesure dans laquelle ce type d'information pourrait aider les assureurs maritimes, les assureurs de responsabilité et d'autres parties à procéder à la sélection voulue et à évaluer les risques.

- L'IACS, qui représente les sociétés de classification, vient d'adopter des règles communes concernant la structure des navires-citernes, conçues pour que les navires affrétés après le 1er avril 2006 soient encore plus robustes.
- L'International Group of P&I Clubs applique depuis un certain nombre d'années des règles concernant la classification des navires et l'État du pavillon, dans le souci de respecter les codes ISM et ISPS et, au niveau de chaque club, diverses règles concernant l'étude de l'état des navires et les programmes de sécurité et de prévention des pertes. Après la publication du rapport de l'OCDE de 2004, d'autres mesures visant à harmoniser les procédures au sein de l'International Group et à améliorer la qualité des navires ont été mises en place, tandis que d'autres sont en cours d'application.

2.7 Examen des mesures et des lignes directrices à caractère non technique que les États contractants peuvent adopter

2.8 Les États contractants, qu'il s'agisse d'un État du port ou d'un État du pavillon, ont également un rôle à jouer. Par exemple, la qualité des transports maritimes devrait-elle être encouragée par une baisse des tarifs portuaires, une réduction du nombre des inspections, voire par la sanction consistant en un retrait de l'enregistrement par l'État du pavillon? La réglementation en matière de concurrence constitue un obstacle aux initiatives tendant à assurer la qualité des transports maritimes. Les États peuvent s'efforcer de lever ces obstacles et d'améliorer la qualité. Ils pourraient inciter par exemple les pilotes et d'autres services portuaires à prendre des mesures encourageant la qualité des transports maritimes.

2.9 Les États pourraient également apporter une aide en élaborant le contrôle des navires par l'État du port (PSC selon le sigle anglais) avec des normes unifiées/harmonisées dans tous les régimes PSC et en constituant une base de données commune cohérente accessible entre autres aux assureurs et aux affréteurs. Un PSC véritablement unifié aiderait à promouvoir la qualité des transports maritimes.

2.10 La liste des exemples donnés n'est absolument pas exhaustive et mérite un complément d'examen. Les co-auteurs du présent document restent à la disposition des États pour apporter toutes les informations et tous les avis nécessaires pour aider le Groupe de travail dans ses travaux.

**3 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre**

Le Groupe de travail est invité à prendre note du contenu du présent document au cours de ses travaux.

---