



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.4/2/3
12 mai 2006
Original: ANGLAIS

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

PREMIERE REACTION DE L'INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS AUX QUESTIONS LIEES AU
MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL ET A SES DOMAINES D'INTERVENTION

Soumis par l'International Group of P&I Clubs

Résumé:

On trouvera résumées dans le présent document les mesures prises par l'International Group of P&I Clubs concernant les transports maritimes de qualité, ainsi que diverses propositions concernant les mesures spécifiques que les États pourraient prendre concernant les domaines d'intervention prévus par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 10ème session extraordinaire de février 2006 (document 92FUND/A/ES.10/18, paragraphe 5.9).

Mesures à prendre:

Le Groupe de travail est invité à étudier les questions soulevées dans le présent document et à leur donner la suite qu'il estimera appropriée.

1 Introduction

- 1.1 À sa 10ème session extraordinaire de février 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de créer un Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures et a fixé le mandat de ce groupe, ainsi que ses domaines d'intervention (document 92FUND/A/ES.10/18, section 5).
- 1.2 La présente contribution énonce la première réaction de l'International Group of P&I Clubs aux questions découlant du mandat du Groupe et des domaines d'intervention qui lui ont été fixés.

2 Mandat du Groupe de travail

- 2.1 Le Groupe de travail a pour mandat:

'[d']élaborer des propositions concernant des mesures et des lignes directrices sans caractère technique à l'intention des États contractants et du secteur des transports maritimes dans le but de promouvoir des transports maritimes de qualité en veillant à ce que des contrôles et des

procédures efficaces soient établis pour obtenir que les navires assurés et bénéficiant de certificats soient aptes à effectuer le transport d'hydrocarbures par mer régi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.'

- 2.2 L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail, dans l'accomplissement de son travail, devrait faire porter avant tout ses efforts sur six domaines qui seront traités un à un, plus en détail, dans les paragraphes qui suivent.
- 2.3 L'Assemblée a souligné qu'il était essentiel que le Groupe de travail ne s'égare pas dans les domaines de compétence de l'OMI et que ces travaux ne fassent pas double emploi avec ceux menés par cette organisation mais qu'il pouvait prendre connaissance des travaux effectués par l'OCDE sur les transports maritimes de qualité.

3 Récapitulatif des mesures prises par l'International Group of P&I Clubs concernant la qualité des transports maritimes

- 3.1 À la 9ème réunion du troisième Groupe de travail intersessions tenue en mars 2005, l'International Group a présenté, dans l'appendice (Rapport sur la sécurité des navires) de son document 92FUND/WGR.3/25/3, un récapitulatif des mesures déjà prises par les Clubs en matière de sécurité des navires (Partie 1) ainsi qu'une série de projets d'actions complémentaires établis en partie en réaction au Rapport de l'OCDE de 2004 (Partie 2).
- 3.2 À la session d'octobre 2005 de l'Assemblée du Fonds de 1992, l'International Group a recommandé la création d'un Groupe de travail informel chargé d'examiner la question du transport sous-normes des hydrocarbures et a joint en annexe le rapport détaillé établi par M. Frank Wall, ancien haut fonctionnaire du Ministère des transports du Royaume-Uni (document 92FUND/A.10/32). Il n'est pas étonnant de constater que ce rapport portait en grande partie sur les rôles et les fonctions essentiels de la classification, de la délivrance des certificats réglementaires et du contrôle exercé par l'État du port. Ce rapport concernait également les rôles complémentaires mais nécessairement plus limités joués par les groupements d'entreprises du secteur des transports maritimes et les assureurs.
- 3.3 À la suite de la publication du rapport de l'OCDE de 2004 et à la lumière des conclusions qui y étaient énoncées, le Sous-comité sur les normes des navires et le Comité technique de la navigation de l'International Group ont entrepris d'étudier en détail la manière dont les clubs membres du Groupe pourraient, individuellement et collectivement, résoudre de façon plus efficace le problème de la qualité des transports maritimes. Le Sous-comité a formulé des recommandations qui ont par la suite été approuvées par l'International Group et dont l'adoption et la mise en oeuvre sont bien avancées.
- 3.4 Avant la parution du rapport de l'OCDE de 2004, l'International Group avait déjà mis en place des mesures relatives à la qualité des navires, notamment des dispositions communes à tous les Clubs concernant la classification, l'État du pavillon et les codes ISM et ISPS, ainsi que des règles à suivre pour effectuer les expertises sur l'état des navires et exécuter les programmes en matière de sécurité et de prévention des pertes.
- 3.5 Entre autres mesures arrêtées et mises en oeuvre pour assurer la qualité des transports maritimes au sein de l'International Group après la publication du rapport de l'OCDE, on relève:
 - de nouvelles lignes directrices en matière d'assurance applicable aux navires inscrits par de nouveaux membres et précisant les indicateurs de qualité à contrôler à chaque demande d'inscription notamment: le type du navire, son âge, son pavillon, sa construction et toute éventuelle modification ultérieure, sa classification actuelle est antérieure, les informations concernant la certification ISM et ISPS, le domaine et le type de commerce réalisé, les nationalités des officiers et de l'équipage, la direction, les antécédents en matière d'inspection P&I, les réclamations et le dossier des contrôles

effectués par les États du port, ainsi que des renseignements détaillés sur tout refus au retrait antérieur de la couverture-assurance.

- harmonisation des critères applicables aux inspections des navires grâce à l'introduction de nouveaux seuils plus stricts et à l'instauration de procédures de déclaration pour les navires soupçonnés de ne pas respecter les normes.
- portée minimale commune que doit avoir toute inspection effectuée par un club et élaboration d'un formulaire commun de rapport d'inspection.
- création d'une base de données centrale sur les inspections des navires, actualisée tous les mois par tous les Clubs, avec indication détaillée des navires inspectés le mois précédent, cette base devant être consultée par les assureurs avant d'établir la prime correspondant au navire.

3.6 Les mesures visant à assurer la qualité des navires qui sont effectuées au cours de l'opération comprennent:

- La procédure du 'navire désigné' pour les navires qui ne répondent pas à des normes de qualité acceptables. Il s'agit, dans le cadre de cette procédure, de faire 'désigner' par un club tout navire qu'il considère comme ne répondant pas aux normes attendues de navires couverts par les clubs du Groupe. Une base de données de navires désignés sera tenue à jour par le Groupe. Cette procédure constitue certes un outil potentiellement efficace pour traiter des problèmes de la qualité des transports maritimes, mais elle risque de poser des problèmes délicats de concurrence, et l'International Group ou les clubs qui en sont membres risquent, tout en essayant de faire progresser les questions de qualité des transports maritimes, d'enfreindre les règles de la concurrence.
- Double mécanisme de rétention pour les navires qui ne répondent pas à des normes de qualité acceptables.
- De nouvelles lignes directrices en matière d'assurance applicables à des membres et arrêtant des indicateurs de qualité précis. Ces lignes directrices reprennent en grande partie celles visées au paragraphe 3.5 ci-dessus.

3.7 Sous réserve qu'une suite satisfaisante soit donnée aux importantes mesures détaillées ci-dessus, les clubs membres de l'International Group ont réagi aux recommandations contenues dans le rapport de l'OCDE et ont mis en oeuvre des mesures concrètes pour les appliquer.

4 Domaines d'intervention concrets du Groupe de travail

4.1 La position de l'International Group concernant les domaines d'intervention concrets attribués au Groupe de travail est énoncée ci-dessous:

4.2 a) examiner et formuler des propositions pour l'élaboration de critères communs à appliquer uniformément par les États contractants pour qu'une assurance pleinement efficace soit en place avant que les États ne délivrent des certificats en vertu de la Convention sur la responsabilité civile

Observation: l'International Group appuie et encourage les efforts tendant à assurer des critères harmonisés entre les États. Le système actuel de 'cartes bleues' contre lesquelles les États délivrent des certificats en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'est révélé fonctionner très bien depuis de nombreuses années. Y a contribué le fait que plus de 95 % de la flotte mondiale de navires-citernes est assurée par les clubs de l'International Group et que les États ont reconnu la viabilité financière de ces clubs. Lorsque des cartes bleues sont délivrées par

un organisme de financement autre que des Clubs, les États doivent s'assurer de sa viabilité financière avant de délivrer les certificats.

Mesure proposée: les États devraient envisager d'adopter des lignes directrices communes à appliquer aux certificats délivrés en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile contre des 'cartes bleues' délivrées par les clubs de l'International Group. Dans le cas d'un autre organisme de financement, des critères communs devraient être arrêtés pour évaluer sa viabilité financière afin de dresser une liste d'organismes de financement agréés dont la garantie permette aux États de délivrer des certificats en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 4.3 b) déterminer les facteurs qui empêchent les assureurs maritimes de partager des informations et s'efforcer d'élaborer une politique commune ou d'autres mesures qui facilitent ce partage

Observation: l'International Group a souscrit à l'objectif consistant à partager les informations entre les assureurs et a demandé et obtenu des conseils juridiques en la matière. Comme on le constate actuellement, la législation norvégienne concernant la confidentialité met une entrave au libre échange de toutes les informations utiles et toute intervention susceptible d'être faite dans ce pays pour supprimer ces obstacles faciliterait notablement les progrès dans ce domaine.

Mesure proposée: les États devraient vérifier que, dans la mesure du possible, leur législation nationale ne gêne ni n'empêche le libre partage des informations entre les assureurs et, s'il y a lieu (comme en Norvège), devraient appuyer et, le cas échéant, mettre en place les mesures législatives nécessaires pour supprimer ces obstacles.

- 4.4 c) trouver des mesures pratiques qui permettent d'assurer une coordination plus efficace et plus transparente entre les assureurs, les propriétaires de navires et les chargeurs afin de promouvoir des transports maritimes de qualité

Observation: il s'agit là en grande partie de la question de la liberté pour les assureurs et les acteurs concernés du secteur des transports maritimes d'échanger des informations. Plus ce libre échange sera possible entre les assureurs et les acteurs concernés du secteur plus il deviendra facile pour les uns et les autres de trouver les navires sous-normes.

Mesure proposée: les États devraient axer leurs efforts sur l'élimination des obstacles et des barrières qui, au plan national, empêchent le libre échange des informations.

- 4.5 d) étudier d'éventuelles mesures tendant à refuser ou à retirer la couverture-assurance afin de garantir un transport plus sûr des hydrocarbures

Observation: les règles de tous les clubs de l'International Group prévoient le droit de mettre fin à une couverture-assurance au cas où un navire deviendrait 'sous-normes', c'est-à-dire ne répondrait plus aux exigences attachées à sa classe. S'agissant de la couverture en responsabilité garantie par les clubs de l'International Group, des mesures d'évaluation de la qualité du navire sont déjà en place, par exemple les procédures d'inspection de l'état du navire et la capacité d'exiger le respect de recommandations faites à l'issue de ces inspections ou au cours de la mise en oeuvre, par exemple la procédure du navire 'désigné' (voir 3.6). Ces mesures, en particulier celles récemment instaurées et celles en cours de mise en oeuvre, feront qu'il sera plus facile pour les clubs de l'International Group de trouver les navires qui constituent une menace à la sécurité des transports d'hydrocarbures, dans le but de faire disparaître de manière satisfaisante cette menace soit en refusant, soit en retirant la couverture accordée par le club à ces navires.

- 4.6 e) étudier la faisabilité et l'impact de tarifs et de primes d'assurance différenciés qui encouragent des transports maritimes de qualité

Observation: le prix que les propriétaires de navires paient pour leur assurance P&I tient déjà compte de leurs antécédents en matière de sinistres. Un navire dont les antécédents sont mauvais

sur ce plan vaudra à son propriétaire de payer des primes plus élevées. Il y a toutefois lieu de relever que l'International Group n'a trouvé aucun élément d'information qui permette de soutenir qu'il y a une corrélation directe entre les navires sous-normes et les mauvais dossiers. Un exploitant de qualité peut avoir un mauvais dossier (pour des raisons dues au hasard ou de par la nature de son activité commerciale ou encore de la zone commerciale où il opère) alors que l'exploitant d'un navire sous-normes peut avoir un bon dossier (pour les mêmes raisons). L'attention et l'intérêt portés par les médias aux sinistres maritimes impliquant des navires sous-normes donnent une image trompeuse de la réalité, à savoir que la grande majorité des sinistres maritimes sont le fait de navires en bon état et de bonne qualité.

Le coût des assurances ne représente qu'une part très faible des coûts d'exploitation des propriétaires de navires et une augmentation même notable ne risquerait sans doute pas d'avoir un effet vraiment dissuasif sur les exploitants de navires sous-normes. Par ailleurs, étant donné le caractère mutualiste des assurances fournies par les Clubs, la charge financière d'une demande d'indemnisation importante due à un navire sous-normes est partagée entre les membres du club à hauteur de la rétention individuelle du club (fixée à l'heure actuelle à US\$6 millions) puis par tous les propriétaires membres des clubs du Groupe au titre de l'accord de pool. Le risque financier pour l'exploitant d'un navire sous-normes devrait donc, au pire, se limiter à une éventuelle hausse de la prime calculée d'après ses antécédents.

L'objectif devrait donc être de repérer l'exploitant du navire sous-normes puis de lui retirer ou de lui refuser une couverture-assurance plutôt que de simplement relever le coût de cette couverture. Les procédures que l'International Group a déjà adoptées (voir 3.5 ci-dessus) ou est actuellement en train d'élaborer (voir 3.6 ci-dessus) visent à atteindre cet objectif.

Mesure proposée: pour les raisons indiquées plus haut, des tarifs d'assurance différenciés n'auront sans doute pas pour effet, s'agissant de l'assurance-responsabilité du propriétaire d'un navire, de promouvoir la sécurité du transport d'hydrocarbures. Les États devraient s'attacher à mettre au point et à appuyer des mesures visant à repérer les navires sous-normes afin que, si ces normes ne sont pas haussées au niveau minimum requis, leur couverture d'assurance puisse leur être retirée ce qui permettrait d'empêcher effectivement ces navires de naviguer.

- 4.7 f) étudier les moyens d'encourager et de renforcer la participation des sociétés de classification à la promotion de transports maritimes de qualité

Observation: comme l'ont reconnu toutes les parties concernées, les sociétés de classification, l'État du pavillon et les services de contrôle de l'État du port sont les mieux placés pour contrôler le respect des normes de navires et prendre les mesures appropriées lorsque ces normes ne sont pas respectées ou maintenues. L'International Group appuie les mesures prises par ces organismes à l'égard des navires sous-normes. Il reste néanmoins crucial que de telles mesures n'imposent pas aux propriétaires de navires des règles excessivement lourdes en matière d'inspection/certification.

5 Résumé

- 5.1 L'International Group continuera de s'efforcer de mettre en oeuvre les importantes mesures visées au paragraphe 3.6 ci-dessus et continuera, par l'intermédiaire de son Sous-comité sur les normes des navires et de son Comité technique de la navigation, de rechercher les moyens de résoudre la question de la qualité des transports maritimes au sein des clubs du Groupe. L'International Group est actuellement et restera en liaison avec ses collègues du secteur des transports maritimes et avec les assureurs sur corps et aidera le Groupe de travail dans ce domaine.
- 5.2 Un progrès important consisterait à modifier la législation nationale dans les États où il existe des restrictions à l'échange d'informations entre les assureurs et d'autres instances pertinentes du secteur des transports maritimes.

- 5.3 Il serait utile, pour le cas où la législation sur la concurrence en vigueur poserait des problèmes, que les États appuient la procédure du ‘navire désigné’ (paragraphe 3.6 ci-dessus).

6 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à examiner les questions soulevées dans le présent document et à leur donner la suite qu’il estimera appropriée.
