



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

ASSEMBLÉE
11ème session
Point 30 de l'ordre du jour

92FUND/A.11/28
1er août 2006
Original: ANGLAIS

QUATRIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS

92FUND/WGR.4/3

RAPPORT SUR LA PREMIÈRE RÉUNION DU QUATRIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS

MESURES AUTRES QUE TECHNIQUES VISANT A PROMOUVOIR LE TRANSPORT MARITIME DE QUALITE DES
HYDROCARBURES

Note de l'Administrateur

Résumé:

La première réunion du Groupe de travail a été essentiellement consacrée aux procédures et pratiques - déjà en vigueur ou prévues - du secteur des assurances maritimes et des États visant à promouvoir un transport maritime de qualité. Le Groupe de travail a également discuté du partage des informations relatives à la qualité du transport maritime ainsi que des obstacles à ce partage.

Le Groupe a décidé d'entreprendre une étude ayant pour but:

- a) de déterminer quels sont les facteurs qui permettent/obligent/empêchent le partage, par les assureurs maritimes et les autres intervenants du secteur, d'informations sur leurs clients, y compris la législation et les pratiques nationales; et
- b) de vérifier si les lois et pratiques en matière de concurrence prennent en considération la nécessité d'adopter des mesures visant à encourager le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

Le Groupe de travail a également décidé d'entreprendre une étude visant à déterminer dans quelle mesure il devrait principalement faire porter son attention sur les navires ne relevant ni du champ d'intervention des sociétés de classification membres de l'Association internationale des sociétés de classification ni de celui des assureurs P&I appartenant à l'International Group of P&I Clubs.

L'Assemblée est invitée à:

Mesures à prendre:

- 1 examiner le rapport du Groupe de travail;
- 2 prendre note de la planification, par le Groupe de travail, de ses activités futures;
- 3 donner au Groupe de travail toute instruction que l'Assemblée jugera appropriée.

1 Introduction

- 1.1 Le quatrième Groupe de travail intersessions a été créé par l'Assemblée à sa 10ème session extraordinaire, en février-mars 2006, pour trouver des mesures autres que techniques qui permettraient de promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures (document 92FUND/A/ES.10/18, paragraphes 5.8 à 5.13).
- 1.2 Conformément à la décision de l'Assemblée, tous les gouvernements et toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales ayant le droit de participer à l'Assemblée du Fonds de 1992 ont été invités à être représentés au sein du Groupe de travail. Les représentants du secteur, par exemple les propriétaires de navires, les importateurs d'hydrocarbures, les compagnies d'assurance et les sociétés de classification, ont été encouragés à participer aux travaux du Groupe. L'OMI a été invitée elle aussi.
- 1.3 Le Groupe de travail a tenu sa première réunion les 23 et 24 mai 2006.

2 Participation

- 2.1 Les États Membres ci-après étaient représentés à la première réunion du Groupe de travail:

Algérie	Finlande	Nigéria
Allemagne	France	Norvège
Antigua-et-Barbuda	Gabon	Panama
Argentine	Ghana	Pays-Bas
Australie	Grèce	Philippines
Bahamas	Îles Marshall	Pologne
Belgique	Inde	Portugal
Cameroun	Israël	République de Corée
Canada	Italie	République dominicaine
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Japon	Royaume-Uni
Chypre	Lettonie	Singapour
Colombie	Libéria	Suède
Danemark	Lituanie	Turquie
Émirats arabes unis	Malaisie	Uruguay
Espagne	Malte	Vanuatu
Fédération de Russie	Maroc	Venezuela
	Mexique	

- 2.2 Les États non-membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Arabie saoudite	Chili	Pérou
Brésil	Équateur	

- 2.3 Les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales ci-après ont participé à la réunion du Groupe de travail en qualité d'observateurs:

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne

Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire)

Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)

92FUND/A.11/28
92FUND/WGR.4/3

-3-

Organisations internationales non gouvernementales

Association internationale des armateurs de pétroliers indépendants (INTERTANKO)

Association internationale des sociétés de classification (IACS)

Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

International Group of P&I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)

International Union of Marine Insurance (IUMI)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

3 Mandat du Groupe de travail

3.1 Le mandat du Groupe de travail, tel qu'il a été défini par l'Assemblée à sa 10ème session extraordinaire en février 2006 (document 92FUND/A/ES.10/18, paragraphe 5.8) est le suivant:

- a) élaborer des propositions concernant des mesures et des lignes directrices 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;
- b) faire une proposition à l'Assemblée à sa session d'octobre 2006 concernant son calendrier de travail;
- c) faire rapport sur l'avancement de ses travaux à chaque session ordinaire de l'Assemblée; déterminer des questions connexes autres que celles visées ci-dessous dans la mesure où il pourra les juger utiles pour mener à bien sa tâche dans le cadre des Conventions en vigueur et faire les recommandations appropriées à l'Assemblée; et
- d) faire des recommandations à l'Assemblée à la fin de ses travaux.

3.2 L'Assemblée a décidé que dans l'accomplissement de son travail, le Groupe de travail devrait s'efforcer avant tout (document 92FUND/A/ES.10/18, paragraphe 5.9):

- a) d'étudier et de formuler des propositions en vue de l'établissement de critères communs qui soient appliqués uniformément par les États contractants afin de garantir qu'une assurance en bonne et due forme ait bien été contractée avant que les États ne délivrent le certificat requis par la Convention sur la responsabilité civile;
- b) d'identifier les facteurs qui empêchent les assureurs maritimes de partager les informations et de s'efforcer d'établir une politique commune ou de prendre d'autres mesures qui facilitent ce partage;
- c) de trouver des mesures pratiques qui permettent d'assurer une coordination plus efficace et transparente entre les assureurs, les propriétaires de navires et les chargeurs afin de promouvoir des transports maritimes de qualité;
- d) d'étudier les mesures qu'il serait possible de prendre pour refuser ou retirer la couverture d'une assurance afin que le transport d'hydrocarbures soit plus sûr;
- e) d'étudier la possibilité d'établir des taux et des primes d'assurance différenciés qui favoriseraient des transports maritimes de qualité, et d'étudier l'impact de cette mesure; et
- f) d'étudier les moyens d'encourager et de renforcer la participation des sociétés de classification à la promotion de transports maritimes de qualité.

4 Élection de la Présidente

Le Groupe de travail a élu à sa présidence Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark).

5 Documents examinés par le Groupe de travail

Les documents ci-après ont été soumis au Groupe de travail:

92FUND/WGR.4/2	Guide sur la gestion et l'auto-évaluation des navires-citernes (OCIMF)
92FUND/WGR.4/2/1	Partage d'informations entre les assureurs maritimes (Canada, France, Japon, Nigéria, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Uruguay)
92FUND/WGR.4/2/2	Mesures économiques susceptibles d'encourager les exploitants de navires-citernes de qualité (INTERTANKO, OCIMF, International Group of P&I Clubs et BIMCO)
92FUND/WGR.4/2/3	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 fixés au Groupe (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.4/2/4	Note de l'Administrateur par intérim sur l'étude de la suppression de l'assurance des navires sous-normes effectuée pour le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

6 Introduction de la Présidente

- 6.1 En prenant ses fonctions, la Présidente a rappelé au Groupe de travail le mandat qui lui avait été confié et a souligné que le Groupe ne devrait ni empiéter sur les domaines de compétence de l'OMI ni répéter inutilement des travaux accomplis par cette organisation. Elle a également rappelé au Groupe la déclaration de l'Assemblée selon laquelle il devait garder à l'esprit les travaux déjà réalisés sur le transport maritime de qualité par d'autres organismes, par exemple l'étude sur l'assurance effectuée dans le cadre de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).^{<1>}
- 6.2 La Présidente a également souligné que le Groupe de travail ne devrait pas examiner de questions susceptibles de nécessiter une réouverture des discussions sur la révision des Conventions de 1992.
- 6.3 À la suggestion de la Présidente, le Groupe de travail a décidé de structurer ses discussions comme suit:
- procédures et pratiques du secteur des assurances maritimes et des États visant à promouvoir le transport maritime de qualité;
 - échanges d'informations sur le transport maritime de qualité et obstacles à ces échanges;

^{<1>} OCDE, Direction de la science, de la technologie et de l'industrie, Comité des transports maritimes, Rapport sur la suppression de l'assurance des navires sous-normes, juin 2004 (www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf).

- mesures économiques visant à encourager le transport maritime de qualité;
- calendrier d'exécution du mandat du Groupe de travail.

7 Questions examinées par le Groupe de travail

7.1 Procédures et pratiques du secteur des assurances maritimes visant à promouvoir le transport maritime de qualité

7.1.1 Le Groupe de travail a pris note des mesures appliquées ou en cours d'application par l'International Group of P&I Clubs (ci-après l'International Group) pour résoudre la question du transport maritime de qualité, telles que décrites au paragraphe 3 du document 92/FUND/WGR.4/2/3.

7.1.2 Il a été noté qu'avant la publication du rapport de l'OCDE sur la suppression de l'assurance des navires sous-normes, les clubs de l'International Group avaient déjà pris des mesures concernant la qualité des transports maritimes, notamment des dispositions communes à tous les clubs concernant la classification, l'État du pavillon, le Code international de gestion de la sécurité (ISM) et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (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.

7.1.3 Il a été noté qu'après la parution, en juin 2004, du rapport de l'OCDE, les clubs de l'International Group ont arrêté et mis en oeuvre d'autres mesures pour assurer la qualité des transports maritimes, notamment de nouvelles lignes directrices en matière d'assurance applicables aux navires inscrits par de nouveaux membres et précisant les indicateurs de qualité à contrôler à chaque demande d'inscription, tels que le type du navire, son âge, son pavillon, sa classification actuelle et antérieure, 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 ou retrait antérieur de la couverture-assurance. Il a également été noté que les clubs avaient harmonisé leurs critères applicables aux inspections des navires et que tous les navires de plus de 12 ans et ceux transportant du fuel-oil lourd font l'objet d'inspections avant qu'un Club ne décide s'il les assure ou non, ou s'il continue à les assurer. Il a de plus été noté que tous les clubs saisissent chaque mois des indications détaillées sur les navires inspectés dans une base de données centrale que les assureurs sont tenus de consulter avant de fixer la prime correspondant au navire.

7.1.4 Le Groupe de travail a pris note d'autres mesures en cours d'application, notamment la procédure du 'navire désigné' pour les navires qui ne répondent pas aux normes attendues de navires couverts par les clubs de l'International Group, et la tenue à jour, par l'International Group, d'une base de données de ces navires désignés. Il a été noté que bien que cette procédure constitue un outil potentiellement efficace pour traiter des problèmes de la qualité des transports maritimes, elle risque de poser des problèmes délicats de concurrence, étant donné la position prédominante de l'International Group qui assure 95 % de la flotte mondiale des navires-citernes. Il a également été noté que les clubs de l'International Group étaient en train d'instituer un double mécanisme de rétention consistant à obliger un Club qui assure un 'navire désigné' à payer deux fois le montant à la charge de chaque Club avant le déclenchement des dispositifs de pool.

7.1.5 S'agissant de la question de la faisabilité et de l'impact de tarifs et de primes différenciés visant à encourager le transport maritime de qualité, il a été noté que l'International Group n'avait trouvé aucun élément d'information permettant de soutenir qu'il y a une corrélation directe entre les navires sous-normes et les mauvais dossiers, et que la grande majorité des sinistres maritimes sont le fait de navires de bonne qualité. Il a été fait remarquer qu'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

92FUND/A.11/28
92FUND/WGR.4/3

-6-

la zone commerciale dans laquelle il opère), alors que l'exploitant d'un navire sous-normes peut avoir un bon dossier (pour les mêmes raisons). Il a été noté que le coût des assurances ne représente qu'une part très faible des charges d'exploitation des propriétaires de navires et que, de l'avis de l'International Group, une augmentation même notable n'aurait sans doute pas un effet vraiment dissuasif sur les exploitants de navires sous-normes étant donné le caractère mutualiste des assurances fournies par les clubs, qui veut que la charge financière d'une demande d'indemnisation importante soit partagée entre les membres du Club à hauteur de la rétention individuelle du Club, puis par tous les propriétaires membres des clubs de l'International Group au titre du dispositif de pool. Il a également été noté que selon l'International Group, 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. C'est la raison pour laquelle l'International Group a instamment invité les États à s'attacher à mettre au point et à appuyer des mesures visant à repérer les navires sous-normes afin que, si la qualité d'un navire n'est pas haussée au niveau minimum requis, sa couverture-assurance puisse lui être retirée, ce qui permettrait d'empêcher effectivement ce navire de naviguer.

- 7.1.6 La délégation d'observateurs de l'IUMI a expliqué que les procédures et mesures adoptées par l'International Group s'appliquent aussi à l'assurance sur corps et cargaison, bien que cette partie du secteur soit en général plus fragmentée que les assurances fournies par les clubs P&I. Elle a fait savoir qu'elle considérerait que des échanges d'informations accrus sur les navires sous-normes sont essentiels pour résoudre le problème, puisque personne ne veut assurer de navires sous-normes.
- 7.1.7 Une délégation a demandé si des échanges d'informations sur le refus ou le retrait d'une couverture-assurance ou la constitution d'une base de données centrale sur les navires inspectés sont compatibles avec la législation sur le respect de la confidentialité. La délégation d'observateurs de l'International Group a expliqué que dans la mesure où c'est au propriétaire du navire que l'assureur demande des informations sur tout refus antérieur d'une couverture-assurance, il n'y a aucun problème au regard de la législation sur le respect de la confidentialité, en tous cas dans la plupart des juridictions, et qu'il y a une obligation de bonne foi, de la part du propriétaire du navire, en ce qui concerne la communication de ces informations. Cette même délégation a déclaré que s'agissant de la base de données sur les navires inspectés, elle ne pose pas non plus de problème au regard de la législation sur le respect de la confidentialité, puisque les seuls éléments saisis dans la base sont le nom du navire, le numéro OMI et la date de l'inspection, et qu'aucune information n'est divulguée quant aux résultats de l'inspection. Elle a également déclaré que c'est à l'assureur potentiel d'un navire, s'il constate que le nom de ce dernier figure dans la base de données, qu'il appartient de demander une copie du rapport d'inspection au propriétaire.
- 7.1.8 Un certain nombre de délégations se sont félicitées des procédures adoptées par l'International Group, qu'elles considèrent comme des mesures efficaces pour encourager un transport maritime de qualité.
- 7.1.9 Une délégation, tout en se félicitant des mesures d'auto-réglementation prises par l'International Group, a déclaré qu'il est important que l'État du pavillon et l'État du port fassent davantage pour résoudre le problème des navires sous-normes. Elle a suggéré que l'OMI joue un rôle significatif en précisant, au moyen d'une définition appropriée, ce qui est une norme acceptable et ce qui ne l'est pas.
- 7.1.10 En réponse à une question sur l'impact positif – s'il y en a un – des Codes ISPS et ISM sur les dossiers d'assurance, la délégation d'observateurs de l'International Group a révélé que depuis la mise en œuvre du Code ISPS il y avait eu une diminution de 40 % du nombre des dossiers de fraude maritime, mais qu'il était plus difficile de discerner les avantages du Code ISM. Elle a également fait savoir qu'il y avait une très nette divergence entre les propriétaires de navires qui respectent l'esprit du Code ISM, comme le prouve le bon état de leur navire, et ceux qui ne respectent le Code que sur le papier, ce qui n'est pas rare. Cette délégation a indiqué que les inspections à bord des navires dont les

92FUND/A.11/28
92FUND/WGR.4/3

-7-

propriétaires ne respectent le Code que sur le papier avaient parfois révélé des insuffisances en matière de gestion et de sécurité.

- 7.1.11 La délégation d'observateurs de l'IACS a fourni des informations sur les procédures de transfert de navires d'un membre à l'autre de l'IACS. Il a été noté que 11 sociétés de classification sont membres ou associés de l'IACS et qu'à elles toutes elles couvrent 92 % de la flotte mondiale de cargos et 95 % de la flotte mondiale de navires-citernes. Cette délégation a expliqué que les procédures de transfert exigent la plus totale transparence et qu'il devait être remédié à toute insuffisance constatée sur un navire par sa société de classification avant qu'il ne puisse être accepté par une nouvelle société de classification. Il a toutefois été noté que si un navire était transféré à l'une des quelque 55 sociétés de classification qui n'appartiennent pas à l'IACS, ces contrôles seraient perdus, même si des tentatives ont lieu pour mettre en place le même type de procédures pour les transferts entre les sociétés de classification qui sont membres de l'IACS et celles qui ne le sont pas.
- 7.1.12 Un certain nombre de délégations ont fait remarquer que les États du pavillon devraient suivre des procédures semblables à celles de l'IACS lorsque les propriétaires de navires passent d'un État du pavillon à un autre, et que cette question est actuellement discutée à l'OMI, bien qu'il soit reconnu que tous les États du pavillon n'ont pas les mêmes normes et que les États du pavillon ne peuvent agir qu'à condition d'être informés d'une ou plusieurs insuffisances de tel ou tel navire.
- 7.1.13 Une délégation, tout en notant que 95 % de la flotte mondiale de navires-citernes est couverte par les normes de haut niveau établies par l'IACS, a déclaré qu'à son avis il serait utile d'élargir la composition de l'IACS de manière à y inclure les sociétés de classification plus petites qui n'atteignent pas, pour le moment, le seuil de jauge brute requis pour pouvoir faire partie de l'IACS.
- 7.1.14 Récapitulant les débats, la Présidente a pris note de l'appui important apporté aux mesures adoptées par l'International Group, mais a attiré l'attention sur le fait qu'il pourrait également s'avérer nécessaire de résoudre la question des 5 % de la flotte de navires-citernes, qui ne sont pas assurés par l'un des clubs de l'International Group. Elle a également noté qu'il y avait un accord général quant à l'importance du rôle des États du pavillon, et qu'il était nécessaire d'encourager la transparence entre États du pavillon, par des échanges d'information.

7.2 Procédures et pratiques des États visant à promouvoir le transport maritime de qualité

- 7.2.1 Le Groupe de travail a noté que l'International Group avait proposé dans le document 92FUND/WGR.4/2/3 que les États envisagent d'adopter des lignes directrices communes à appliquer aux certificats délivrés en vertu de la Convention sur la responsabilité civile contre des 'cartes bleues' délivrées par les clubs de l'International Group, et que dans le cas d'un autre organisme de financement, des critères communs soient 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 de sécurité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.
- 7.2.2 Il a été noté que certains États du pavillon délivrent des certificats en vertu de la Convention sur la responsabilité civile pour d'autres assureurs que les clubs de l'International Group et qu'ils ont adopté des mesures pour garantir la solvabilité de ces assureurs, mais que ces mesures ne constituent pas nécessairement une garantie de sécurité financière pour les États côtiers victimes de sinistres liés à la pollution.
- 7.2.3 Une délégation a fait remarquer que bien que les procédures permettant de garantir une couverture-assurance suffisante par la délivrance de certificats en vertu de la Convention sur la responsabilité civile soient à présent solidement établies, des problèmes pourraient se faire jour en ce qui concerne les organismes de financement appelés à faire face aux obligations que leur font la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les

92FUND/A.11/28
92FUND/WGR.4/3

-8-

hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute), la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS) et la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Convention d'Athènes), car le nombre de navires impliqués serait bien plus élevé et le marché des assurances probablement plus diffus. Il a été fait référence à la Résolution A.898(21) de l'OMI adoptant des directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes, qui prie instamment les propriétaires de tous les navires océaniques d'une jauge brute de 300 tonnes au moins de veiller à ce que les obligations financières liées aux dossiers d'assurance concernés soient couvertes par l'assurance à hauteur des limites fixées par la Convention sur la limitation. Il a été suggéré que l'OMI soit invitée à considérer ces directives dans le contexte des traités susmentionnés et à envisager de leur donner force obligatoire.

- 7.2.4 La délégation d'observateurs d'INTERTANKO, présentant le document 92FUND/WGR.4/2/2 soumis par INTERTANKO, l'OCIMF, l'International Group of P&I Clubs et BIMCO, a proposé trois mesures que les États pourraient prendre afin de promouvoir le transport maritime de qualité, tout en reconnaissant que ces mesures relèvent du champ d'intervention de l'OMI et non du mandat du Groupe de travail. Les coauteurs du document ont proposé que si un propriétaire de navire souhaite transférer celui-ci d'un État du pavillon à un autre, les deux États du pavillon concernés coopèrent afin de s'assurer qu'il sera remédié à toute insuffisance du navire discernée par l'ancien État du pavillon avant que le navire ne soit accepté par le nouvel État du pavillon. Les coauteurs ont également proposé que les États établissent des normes unifiées/harmonisées pour le contrôle des navires par l'État du port et qu'ils constituent une base de données commune cohérente accessible entre autres aux assureurs et aux affréteurs.
- 7.2.5 Récapitulant les débats, la Présidente a déclaré que pour mieux promouvoir le transport maritime de qualité, il serait utile que tous les États aient des normes communes et qu'ils adoptent les mêmes contrôles et procédures applicables lors de la délivrance des certificats d'assurance. Elle a également encouragé les États à partager des informations sur les pratiques en vigueur.
- 7.3 Partage d'informations concernant la qualité du transport maritime et obstacles à ce partage d'informations
- 7.3.1 Le Groupe de travail a pris note des informations présentées dans le document 92FUND/WGR.4/2/1 soumis par le Canada, la France, le Japon, le Nigéria, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et l'Uruguay, et de la proposition des coauteurs selon laquelle le Groupe de travail devrait en premier lieu procéder à des recherches visant à déterminer quels sont les facteurs qui empêchent les assureurs de partager des informations, y compris les obstacles à caractère juridique et de politique générale. Il a été noté que les coauteurs avaient également suggéré qu'à la lumière des résultats de ces recherches, le Groupe de travail formule ensuite des propositions sur la manière dont les États Membres pourraient supprimer ces obstacles afin de permettre aux assureurs de partager leurs informations dans le souci de favoriser des transports maritimes de qualité, et, s'il y a lieu, que le Groupe soumette une déclaration de politique générale commune et un Plan d'action à l'approbation de l'Assemblée.
- 7.3.2 Le Groupe de travail a également pris note des informations présentées dans le document 92FUND/WGR.4/2 soumis par l'Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF), relatives à son Guide sur la gestion et l'auto-évaluation des navires-citernes (TMSA), conçu dans le but d'aider les propriétaires/exploitants de navires à mesurer et améliorer leurs systèmes de gestion. Il a été noté que le Guide TMSA définit la pratique de la gestion selon 12 principes ou grands volets, sous la forme d'une liste de contrôle destinée aux propriétaires/exploitants qui vise à assurer les meilleurs résultats en matière de sécurité et d'environnement. Chacun de ces volets définit les objectifs à atteindre et les principaux indicateurs de performances à prendre en compte pour ce faire. Il a également été noté que l'OCIMF gère un site web sur lequel les propriétaires/exploitants de navires

92FUND/A.11/28
92FUND/WGR.4/3

-9-

peuvent effectuer et revoir régulièrement en ligne leur évaluation. Le propriétaire/exploitant contrôle totalement l'accès à ses données TMSA et peut les communiquer à la personne de son choix, par exemple à des affréteurs, à des assureurs, à l'État du pavillon, aux États du port, etc. Le Groupe de travail a noté que l'OCIMF est d'avis que le Guide TMSA pourrait constituer un outil utile pour de nombreuses parties concernées, telles que les assureurs, les États du pavillon et les États du port, mais que l'accès aux informations dépend de l'accord du propriétaire/exploitant.

- 7.3.3 Une délégation a déclaré qu'à son avis, les propriétaires/exploitants de navires sous-normes ne participeraient probablement pas au TMSA, mais que si cette initiative devait bénéficier d'un large appui de la part du secteur des transports maritimes, les propriétaires/exploitants qui ne s'impliqueraient pas dans le TMSA pourraient être considérés comme coupables par omission.
- 7.3.4 Une autre délégation, notant que le TMSA est axé sur l'importante question de l'élément humain, a déclaré craindre que des navires parfaitement conformes aux réglementations et aux normes en ce qui concerne leur 'composante matérielle' ne soient cependant considérés comme n'y satisfaisant pas du fait que leurs propriétaires ne participent pas au TMSA.
- 7.3.5 Une délégation a déclaré qu'il serait utile de savoir si les 5 % de la flotte de navires-citernes non assurés par l'un des clubs de l'International Group ou les 5 % de la flotte de navires-citernes non classifiés par un membre de l'IACS sont ou non les navires les plus impliqués dans des sinistres liés à la pollution. Elle a proposé que le Secrétariat soit invité à procéder à des recherches pour déterminer dans quelle mesure les navires situés hors du champ d'intervention de ces organismes devraient faire l'objet d'une attention particulière du Groupe de travail. D'autres délégations ont appuyé cette proposition d'étude.
- 7.3.6 L'Administrateur par intérim a déclaré que dans les 135 sinistres dont les Fonds internationaux d'indemnisation ont été saisis, seule une poignée de navires impliqués n'était pas assurée par l'un des clubs de l'International Group et qu'il s'agissait habituellement de très petits bâtiments, transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison, et dont certains n'avaient aucune couverture-assurance. Il a indiqué que le Secrétariat pourrait éventuellement engager une étude de plus grande ampleur en se fondant sur la base de données de l'ITOPF sur les déversements d'hydrocarbures. Il a toutefois fait remarquer que ce sont les clubs de l'International Group qui constituent la principale source d'informations de l'ITOPF sur les sinistres liés à la pollution et leur cause, même si l'ITOPF s'appuie aussi sur d'autres sources.
- 7.3.7 Le Groupe de travail a décidé d'entreprendre une étude visant à déterminer dans quelle mesure les navires ne relevant ni des sociétés de classification membres de l'IACS ni des assureurs P&I appartenant à l'International Group of P&I Clubs devraient faire l'objet d'une attention plus particulière du Groupe.
- 7.3.8 La délégation d'observateurs de l'International Group a indiqué que bien que les clubs de l'International Group n'exigent pas que les navires qu'ils assurent soient classifiés par un membre de l'IACS, très peu de navires, en fait, sont classifiés par des sociétés n'appartenant pas à l'IACS. Cette délégation a réaffirmé que l'expérience de l'International Group montre qu'il n'existe pas de corrélation entre les navires sous-normes et les dossiers d'assurance et qu'il faut prendre en compte aussi bien la qualité des navires qui ne sont pas assurés par un Club de l'International Group et ne sont pas tenus de respecter ses normes que celle des navires assurés par un Club de l'International Group.
- 7.3.9 La délégation d'observateurs de l'International Group a déclaré être d'accord quant au fait que l'objectif à atteindre est le partage d'informations entre assureurs, et elle a fait savoir qu'elle avait obtenu un avis juridique sur cette question, selon lequel, dans certaines juridictions, par exemple en Norvège, la transmission d'informations sur un assuré à une tierce partie sans autorisation de l'assuré concerné constitue un délit. Il a été noté que suite à une intervention du secteur norvégien des

92FUND/A.11/28
92FUND/WGR.4/3

-10-

assurances auprès du gouvernement norvégien, cette législation est en cours de modification afin de permettre des échanges d'informations au sujet de la sécurité des navires entre assureurs d'une part et entre assureurs et pouvoirs publics d'autre part. La délégation d'observateurs de l'International Group a suggéré que les États prennent des mesures pour faire en sorte que lorsque cela est possible leur législation nationale ne fasse pas obstacle au libre partage d'informations entre assureurs ou ne l'interdise pas, et le cas échéant (comme en Norvège), qu'ils adoptent les mesures législatives nécessaires pour lever de tels obstacles.

- 7.3.10 La délégation d'observateurs de l'IUMI a déclaré appuyer la teneur générale de la proposition de l'International Group, et a fait remarquer que bien que certains aspects de l'assurance maritime doivent rester confidentiels pour des raisons liées à la concurrence, lorsque des questions de sécurité sont en jeu, il devrait pouvoir y avoir un libre échange des informations pertinentes.
- 7.3.11 Une délégation a demandé si les clubs de l'International Group avaient inclus dans leur réglementation une mesure selon laquelle les propriétaires de navires doivent autoriser les clubs à échanger des informations sur leurs navires, et dans l'affirmative, ce que les clubs avaient fait de ces informations. La délégation d'observateurs de l'International Group a répondu que tous les clubs exigent effectivement des propriétaires de navires qu'ils donnent l'autorisation d'échanger des informations, mais que cet accord préalable ne s'applique pas aux documents qui n'existaient pas encore au moment où l'autorisation a été donnée et qu'une autorisation spéciale est requise pour permettre aux clubs d'échanger les informations qui se sont fait jour ultérieurement. Cette délégation a également déclaré que s'il ressort d'un rapport d'un assureur antérieur qu'un navire a un problème, l'assureur potentiel peut soit procéder à sa propre enquête, pouvant conduire à une offre de couverture-assurance sous condition, soit refuser d'assurer le navire concerné. La même délégation a également fait remarquer que le rapport d'enquête sur un navire est un document factuel, mais que la décision de déclarer ce navire assurable ou non relève d'un jugement subjectif. De ce fait, il existe un risque que les clubs de l'International Group soient accusés d'abuser de leur position dominante en agissant sur la base d'informations partagées.
- 7.3.12 S'agissant de la question de parvenir à une coordination plus transparente et de meilleure qualité entre les intérêts des assureurs, ceux des propriétaires de navires et ceux des chargeurs, la délégation d'observateurs de l'International Group a déclaré qu'il s'agit là, essentiellement, d'un problème de liberté d'échange d'informations entre les différents intervenants concernés du secteur et que, plus ils pourront échanger librement d'informations entre eux, plus il leur sera facile de détecter et cibler les navires sous-normes. Cette délégation a fait remarquer que les clubs de l'International Group inspectent entre 10 et 20 % de tous les navires assurés et qu'il serait très utile qu'ils puissent avoir accès à d'autres sources pour l'obtention de données sur les inspections de navires. Cette délégation a suggéré que les États orientent leur action vers la suppression des obstacles nationaux à un libre échange d'informations.
- 7.3.13 Un certain nombre de délégations ont appuyé la proposition d'une étude visant à déterminer quels sont les facteurs qui empêchent les assureurs de partager des informations. Une délégation a proposé que le CMI soit invité à procéder à cette étude car il devrait être en mesure d'obtenir des informations, par l'intermédiaire de ses membres, sur toutes les lois nationales.
- 7.3.14 La Présidente, relevant que le CMI ne participe pas au Groupe de travail, a déclaré que si le Comité refusait l'invitation d'entreprendre cette étude, c'est au Secrétariat du Fonds que l'on demanderait d'effectuer ce travail. Elle a également indiqué qu'il était peu probable que l'on parvienne à obtenir des informations sur l'ensemble des 98 États Membres et qu'il pourrait s'avérer nécessaire de restreindre l'étude à un large éventail d'États représentatifs des différents systèmes juridiques en vigueur. Elle a également déclaré qu'il serait nécessaire que l'étude soit réalisée en étroite coopération avec l'International Group, et elle a encouragé tous les États à entreprendre leurs propres

92FUND/A.11/28
92FUND/WGR.4/3

-11-

recherches et à fournir toute information pertinente pour l'étude, que cette dernière soit effectuée par le CMI ou par le Secrétariat.

7.3.15 Le Groupe de travail a décidé d'inviter le CMI à réaliser une étude visant à:

- a) déterminer quels sont les facteurs qui permettent/obligent/empêchent le partage, par les assureurs maritimes et les autres intervenants du secteur, d'informations sur leurs clients, y compris la législation et les pratiques nationales;
- b) vérifier si les lois et pratiques en matière de concurrence prennent en considération la nécessité d'adopter des mesures visant à encourager le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

7.3.16 S'agissant du calendrier des travaux, le Groupe de travail a demandé que les résultats de l'étude lui soient présentés à sa prochaine réunion, qui aurait probablement lieu en mars 2007.

7.4 Divers

Mesures d'incitation économiques pour les propriétaires de navires de qualité

7.4.1 Le Groupe de travail a noté que dans le document 92FUND/WGR.4/2/2 soumis par INTERTANKO, l'OCIMF, l'International Group of P&I Clubs et BIMCO, les coauteurs avaient proposé l'adoption de mesures d'incitation pour encourager le transport maritime de qualité, telles qu'une baisse des tarifs portuaires et une réduction du nombre des inspections de navires. Il a été noté que certains ports ont mis en place des systèmes permettant de récompenser les propriétaires de navires dont la qualité correspond aux normes les plus élevées, en leur faisant payer des tarifs portuaires moins élevés.

7.4.2 Un certain nombre de délégations ont exprimé des doutes quant au système consistant à récompenser les propriétaires de navires répondant aux normes minimums. Il a été fait remarquer que s'il est relativement facile, légalement ou commercialement, de sanctionner les propriétaires de navires qui ne se conforment pas à ces normes, il est difficile, en revanche, de déterminer ce que l'on doit récompenser, puisque l'OMI n'a pas été en mesure d'élaborer une définition acceptable par tous. Il a également été fait observer que la vertu se suffit à elle-même en tant que récompense et qu'il est pratiquement et commercialement avantageux, pour les propriétaires de navires, d'investir dans un transport maritime de qualité, d'autant plus qu'ils peuvent faire d'importantes économies en évitant la mauvaise publicité et l'interruption de leurs activités pouvant résulter d'un sinistre lié à la pollution.

Calendrier d'exécution du mandat du Groupe de travail

7.4.3 Il y a eu accord général quant au fait que le Groupe de travail devrait s'efforcer d'exécuter son mandat dans le plus bref délai possible, mais qu'il était difficile de recommander une date ferme à l'Assemblée à sa session d'octobre 2006. D'aucuns ont cependant considéré qu'un délai provisoire devrait être proposé afin de s'assurer que le Groupe de travail maintienne le rythme d'activité indispensable pour mener à bien les tâches qui lui ont été confiées.

7.4.4 Certaines délégations ont considéré qu'il allait falloir de quatre à cinq sessions supplémentaires, et que puisqu'il était nécessaire de tenir des réunions du Groupe de travail soit conjointement avec d'autres réunions du Fonds soit consécutivement aux sessions du Comité juridique de l'OMI afin de garantir une participation maximum, il ne serait pas possible que le Groupe de travail se réunisse plus de deux fois par an. Le Groupe de travail a par conséquent décidé de recommander à l'Assemblée que le délai provisoire d'octobre 2008, qui permettrait la tenue de quatre à cinq réunions, soit fixé pour l'achèvement de son mandat, mais qu'il ait la possibilité de revenir sur la question si nécessaire.
