



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

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

92FUND/WGR.3/19/7  
3 février 2004  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

### CONSIDÉRATIONS LIÉES À L'ASSURANCE, AUX BREVETS ET À LA RESPONSABILITÉ

Document de synthèse

soumis par le Canada et le Royaume -Uni

<b>Résumé:</b>	<p>Les efforts réalisés sur le plan international pour encourager des transports maritimes de qualité ont d'importantes incidences pour le régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Le Groupe de travail devrait envisager la manière dont ce régime devrait compléter les efforts réalisés dans d'autres enceintes afin d'améliorer la sécurité.</p> <p>Le FIPOL suit de près, par principe, les exigences de la certification et de l'assurance des navires-citernes visés par ce régime. Tel est l'objet du présent document, qui propose d'envisager une révision éventuelle des conventions pour appliquer un plus haut niveau de responsabilité lorsqu'un navire ne répondant pas aux normes requises est impliqué dans un événement.</p>
<b>Mesures à prendre:</b>	Voir section 6.
<b>Documents connexes:</b>	Comptes rendus officiels des Conférences diplomatiques de 1969, 1971 et 1984.

## 1 Introduction

- 1.1 Le troisième Groupe de travail intersessions a été créé pour examiner le fonctionnement et l'efficacité du régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Si l'objectif premier de ce régime doit toujours être le versement d'une indemnisation aux victimes, il serait contradictoire de ne pas envisager la manière dont le FIPOL pourrait aussi contribuer à réduire les charges financières qui pèsent sur ce régime en prévoyant des encouragements économiques efficaces pour compléter les efforts internationaux visant à améliorer la sécurité des pétroliers. Il est probable que les navires-citernes qui ne répondent pas aux normes requises présentent les plus graves risques d'accidents entraînant des pertes pour les victimes de la pollution, et donc un alourdissement des coûts à la fois pour les assureurs et pour les contributeurs.

- 1.2 Ce régime devrait continuer à être le moyen international de régir les responsabilités et d'assurer la protection financière des collectivités côtières contre les conséquences des accidents de navires-citernes. Comme toutes les autres formes de transports toutefois, les transports maritimes comporteront toujours certains risques, mais qui doivent être gérés et réduits chaque fois que possible. Les coauteurs estiment que le Groupe de travail du FIPOL devrait envisager la manière dont la révision du système d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pourrait réduire ce risque, sans pénaliser les navires bien entretenus et les propriétaires sérieux, ou sans renoncer au principal objectif des régimes en place, à savoir l'indemnisation des victimes.
- 1.3 La sécurité des navires-citernes s'est sensiblement améliorée depuis l'entrée en vigueur de la Convention sur la responsabilité civile et, par la suite, de la Convention portant création du Fonds. Parallèlement, la fréquence des grands déversements d'hydrocarbures a également diminué. Cette tendance traduit dans une large mesure l'évolution de la réglementation internationale et une amélioration générale de son application. En outre, le secteur des transports maritimes s'est employé à encourager un plus grand respect de la sécurité, par exemple en vérifiant la gestion et les normes des navires utilisés par les grandes compagnies pétrolières pour le transport d'hydrocarbures. L'élaboration de mesures de contrôle par l'État du port a également contribué au relèvement des normes.

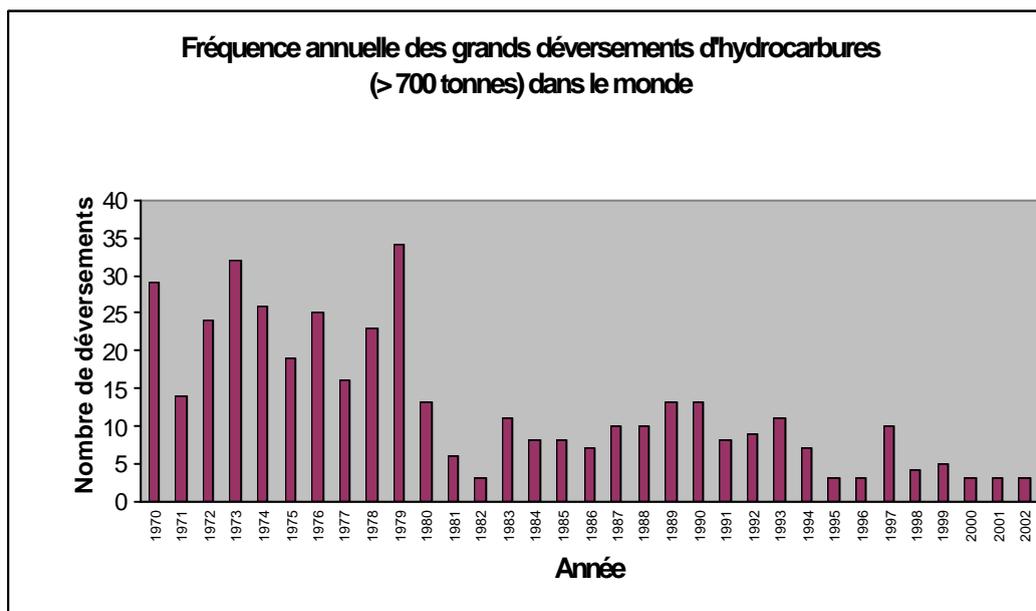


Fig 1. (Source ITOPF)

- 1.4 Les montants plus élevés de l'indemnisation actuellement disponible en vertu du régime fondé sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds (tel que complété par le Fonds complémentaire pour les États qui ont choisi d'y participer) exigent un degré de responsabilité encore plus grand de la part de tous ceux qui s'occupent du transport d'hydrocarbures par mer. Indépendamment des travaux en cours à l'OMI au sujet des normes techniques pour améliorer la sécurité, le Comité des transports maritimes de l'OCDE<sup>1</sup> a également entrepris d'envisager les incitations financières qui pourraient être envisagées pour encourager la qualité des transports maritimes. À ce jour, le Groupe de travail n'a pas encore étudié la manière dont ce régime pourrait tenir compte des bonnes pratiques de sécurité ou la

<sup>1</sup> Organisation de coopération et de développement économiques.

manière dont il devrait répondre aux normes de fonctionnement inacceptables. Toutefois, dans le cadre de la réévaluation fondamentale du régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, il est maintenant nécessaire et opportun que le Groupe de travail s'intéresse à la manière dont le régime devrait tenir compte de considérations de sécurité appropriées et dont ces dernières devraient être renforcées par des incitations financières adéquates afin de réduire la charge financière qui pèse sur le régime dans l'intérêt de toutes les personnes concernées par le transport d'hydrocarbures, les assureurs, les contribuables et les demandeurs éventuels.

- 1.5 Les membres du Groupe de travail disposent des compétences pour le faire et pour formuler les recommandations nécessaires à l'intention des instances internationales appropriées. Les coauteurs n'ignorent pas que certaines délégations ont à d'autres occasions fait valoir que les questions relatives aux normes de sécurité des navires devraient être examinées par d'autres instances telles que l'OMI, et non par le FIPOL. Les coauteurs relèvent toutefois que la Conférence diplomatique de 1971 a examiné les liens entre l'indemnisation et le respect des normes de sécurité, de même que des principes de prévention de la pollution. Par la suite, les États ont adopté dans le cadre de la Convention de 1971 portant création du Fonds des dispositions qui subordonnaient l'aide financière au respect de normes de sécurité minimales grâce à la prise en charge financière du propriétaire (voir articles 2 1) b) et 5 3) de la Convention de 1971 portant création du Fonds).
- 1.6 Il serait bien évidemment préférable que le régime n'ait pas à traiter spécifiquement de cette question et que l'on puisse se fier entièrement aux efforts du secteur des transports maritimes ou aux divers instruments internationaux. L'expérience à ce jour donne toutefois à penser que le problème des navires qui ne répondent pas aux normes requises persiste. Dans ses travaux sur les navires qui ne répondent pas aux normes requises, le CTM de l'OCDE a relevé que la majorité des propriétaires de navires appliquent déjà les normes internationales de sécurité et de performance et que certains appliquent même des normes supérieures à celles exigées par la réglementation internationale. Ce n'est toutefois pas le cas de certains et, bien qu'il s'agisse d'une minorité, il y a encore un nombre inacceptable de navires qui ne répondent pas aux normes requises. C'est aussi généralement le cas des pétroliers, qui risquent de faire peser des charges financières sur les assureurs des propriétaires et sur le Fonds. Il ressort clairement d'un examen d'ensemble des taux d'immobilisation indiqués dans les divers mémorandums d'accord régionaux que certains pétroliers sont retenus plus d'une fois pendant une période relativement courte pour diverses irrégularités.
- 1.7 En conséquence, les travaux du CTM de l'OCDE ont une incidence directe sur les intérêts de principe du FIPOL dans la mesure où l'exploitation de pétroliers ne répondant pas aux normes requises entraînera probablement des demandes d'indemnisation ou posera un risque de demandes de ce type contre le régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.
- 1.8 Il existe un certain nombre de documents de l'OCDE qui portent sur cette question et les travaux récents du CTM de l'OCDE ont des liens étroits avec les travaux actuels du Groupe de travail du FIPOL. Le CTM de l'OCDE a publié en avril 2002 une déclaration (voir annexe I) et a également demandé la réalisation d'une étude sur l'assurance maritime (le cadre de référence de cette étude est reproduit à l'annexe II).

## **2 Considérations**

- 2.1 Le régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds a été mis en place compte tenu de l'inévitabilité des accidents. L'intention a toujours été de garantir que les tiers et les États côtiers qui subissent des dommages matériels et économiques résultant du transport d'hydrocarbures par mer disposent d'un recours juridique efficace et simplifié de dédommagement des coûts. L'intention n'a jamais été que l'indemnisation du FIPOL

constitue un moyen de 'réassurer' les conséquences d'accidents mettant en cause des navires ne répondant pas aux normes requises.

- 2.2 Le principe de 'mutualité' intégré à ce régime est bien accepté car il garantit qu'une indemnisation est offerte à tous les États parties au régime de 1992, qu'ils soient des États exportateurs ou importateurs d'hydrocarbures, ou des États côtiers situés sur le parcours des navires. Mais ce principe ne serait pas acceptable si les montants élevés de la protection financière actuellement offerte par le biais du FIPOL constituaient un 'filet de sécurité' destiné à compenser le manque d'investissements dans la sécurité et l'entretien des navires ainsi que le plein respect des normes internationales d'exploitation.
- 2.3 Les coauteurs conviennent que l'institution de l'aide aux propriétaires de navires dans la Convention de 1971 portant création du Fonds a récompensé le respect de certaines normes de sécurité, bien que cela ait été éliminé des régimes de 1992. Les coauteurs n'ont pas l'intention de revenir à cette conception étant donné que cette incitation devait récompenser le respect de normes qui auraient déjà dû être automatiquement respectées. Par conséquent, les coauteurs estiment qu'il est désormais plus approprié d'envisager d'adopter des mesures de dissuasion à l'égard des navires-citernes dont le niveau d'entretien et les états de service sont médiocres et qui ont un lourd passif en matière de demandes d'indemnisation.
- 2.4 Cela garantirait que les exploitants de navires-citernes bien entretenus ne sont pas défavorisés sur le plan de la concurrence et que les contribuables n'ont pas à 'subventionner' les dommages causés par des navires-citernes de mauvaise qualité.

### **3 Situation actuelle**

- 3.1 On sait qu'entre 85 et 90% de l'assurance des pétroliers est prise en charge par les membres de l'International Group of P&I Clubs (IG). L'assurance des risques visés par la Convention sur la responsabilité civile par les Clubs P&I est fournie sur la base d'un arrangement mutuel entre les membres de chaque club à hauteur de 5 millions de dollars EU par événement. Lorsqu'une demande d'indemnisation dépasse cette limite, la responsabilité excédentaire est partagée en vertu d'un accord de mise en commun à l'intérieur de l'IG jusqu'à concurrence de 50 millions de dollars EU. L'IG offre une réassurance pour les demandes d'indemnisation qui dépassent cette dernière limite jusqu'à une limite globale de pollution par les hydrocarbures égale à un milliard de dollars EU par événement.
- 3.2 Les navires-citernes mal entretenus et mal exploités présentent un plus grand risque de demandes d'indemnisation au titre du régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. On sait que, le plus souvent, avant d'appartenir à un Club P&I, les navires-citernes (et d'autres navires) sont tenus d'être inspectés par l'une des sociétés de classification. On sait également que les clubs eux-mêmes ont leurs propres programmes d'inspection. Les normes d'inspection des sociétés de classification devraient être tout aussi strictes.
- 3.3 Il est d'une importance capitale que des normes élevées soient exigées pour l'admission initiale dans un Club P&I et qu'elles soient maintenues. Il faut également préciser à tous les intéressés que l'incapacité d'assurer l'entretien du navire selon des normes acceptables comporte un coût réel. Les coauteurs se félicitent de la politique des clubs en vertu de laquelle l'abaissement maximal du coût de la couverture d'assurance pour les risques visés par la Convention sur la responsabilité civile devrait être entièrement attribué aux propriétaires qui ont de bons antécédents en matière de demandes d'indemnisation. Il n'est toutefois pas évident que cette politique constitue toujours une raison suffisante pour que les propriétaires de navires observent des normes élevées.
- 3.4 On pourrait faire valoir que ces questions intéressent essentiellement les membres d'un Club particulier en vertu des accords de partage mutuel des risques. Toutefois, un grave événement

mettant en cause un pétrolier comporte désormais des conséquences de coûts considérables pour les contribuables, ces coûts se répercutant également sur le FIPOL au point que, dans les accidents les plus graves, l'essentiel de ces coûts serait à la charge du Fonds. La nécessité d'avoir recours à des mesures de dissuasion de caractère financier dans le cas des navires-citernes qui ne répondent pas aux normes requises est donc une question qui préoccupe aussi les États contractants.

- 3.5 Dans certaines régions, une attitude très ferme est adoptée à l'égard des navires ne répondant pas aux normes requises par le biais d'inspections de contrôle de l'État du port, qui peuvent aller jusqu'à une interdiction d'accès à ces navires. Bien que cela soit utile dans la mesure où cela évite des accidents dans ces régions et réduit la charge financière du Fonds, si les navires-citernes de mauvaise qualité sont simplement détournés vers d'autres régions du monde, il existe toujours un risque notable que le maintien en exploitation de ces navires-citernes débouchera finalement sur des événements qui feront peser une charge financière sur le Fonds.

#### **4 Garantie de bonnes normes**

- 4.1 La communauté internationale et tous les États contractants de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds ont également tout intérêt à s'assurer que les Clubs P&I appliquent des conditions d'admission conformes aux normes les plus élevées. Il serait donc utile de connaître plus clairement quelles sont les mesures de dissuasion que les clubs appliquent aux exploitants de navires-citernes. On sait qu'en termes généraux, les clubs fixent les primes en fonction des antécédents de demandes d'indemnisation de chaque membre/propriétaire de navire au cours des années précédentes. On ignore toutefois à l'heure actuelle quelles sont précisément les règles généralement appliquées par les clubs à cet égard.
- 4.2 On voit aussi mal quelles sont, pour les exploitants de navires qui ne répondent pas aux normes requises, les incidences de coût sur la manière dont les normes d'entretien et de gestion restent contrôlées par les clubs pendant la durée de la couverture d'assurance, autrement dit un navire-citerne peut avoir des antécédents satisfaisants en matière de demandes d'indemnisation tout en présentant un risque susceptible d'entraîner d'énormes conséquences financières, en raison d'un entretien insuffisant, aussi bien pour le club concerné que pour le Fonds et les contribuables. Si une assurance continue d'être offerte aux navires-citernes qui ne répondent pas aux normes requises, le coût continuera d'être répercuté sur les contribuables qui font d'énormes efforts pour veiller à ce que leurs propres cargaisons soient transportées à bord de navires de bonne qualité, bien gérés et bien entretenus, ou sur les contribuables qui n'ont aucune influence sur le choix des navires-citernes utilisés pour le transport des hydrocarbures au titre desquels ils versent des contributions.
- 4.3 Les coauteurs estiment qu'une plus grande transparence sur ces questions offrirait un encouragement positif à pleinement respecter les normes internationales qui viendrait appuyer les efforts internationaux destinés à encourager les transports maritimes de qualité.

#### **5 Dissuasion par le biais des conventions**

- 5.1 Les coauteurs estiment qu'à côté d'encouragements appropriés ou de mesures de dissuasion efficaces, il conviendrait d'envisager d'autres mesures dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds, par exemple une formule qui permettrait de relever automatiquement le montant de la responsabilité du propriétaire lorsqu'un navire-citerne ne répondant pas aux normes requises est impliqué dans un accident. Cela pourrait constituer un moyen efficace de pénaliser des normes insuffisantes d'exploitation et d'entretien tout en abaissant la charge financière qui pèse sur le Fonds et ses contribuables.
- 5.2 Il serait prématuré à ce stade de proposer la manière dont cet objectif pourrait être atteint. Les coauteurs proposent donc d'y revenir lorsque l'on connaîtra les résultats de l'étude actuellement

réalisée par le CTM de l'OCDE sur le rôle de l'assurance pour les navires qui ne répondent pas aux normes requises, de telle sorte que les conclusions qui se dégageront de ces travaux puissent être prises en considération dans la suite des délibérations du Groupe de travail.

## **6 Conclusions et recommandations**

- 6.1 Les coauteurs recommandent vivement aux délégations de tenir compte des travaux entrepris dans d'autres organismes afin de décourager les transports maritimes qui ne répondent pas aux normes requises. Cela intéresse les délibérations du Groupe de travail. En particulier, le Groupe de travail du FIPOL devrait suivre de près les résultats de l'étude réalisée par le CTM.
- 6.2 Le paragraphe 3 de la déclaration de l'OCDE (reproduite à l'annexe I) est tout à fait clair à cet égard:
- "Le Comité des transports maritimes invite donc instamment tous les États du port et États du pavillon, les armateurs, les exploitants de navires, les compagnies maritimes, les chargeurs et autres acteurs maritimes à avoir une approche efficace et responsable de la navigation sous-normes, de manière à ce qu'il devienne très difficile, voire totalement impossible, pour des exploitants sans scrupules de proposer des navires sous-normes et pour des affréteurs et des chargeurs sans scrupules ou crédules d'utiliser de tels navires".
- 6.3 Les coauteurs appuient sans réserve cette attitude et estiment que l'OCDE s'est fixé un objectif qui est parfaitement compatible avec le mandat du Groupe de travail consistant à développer le régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de telle sorte qu'il reste la solution retenue par la plupart des États pour faire face à la pollution par les hydrocarbures pendant de nombreuses années encore. Les travaux de l'OCDE devraient donc fournir une base solide pour faire avancer l'examen des questions abordées dans le présent document.
- 6.4 Dans l'intervalle, le Groupe de travail est invité à examiner les questions abordées dans le présent document et à décider quelle est la meilleure manière de faire avancer les initiatives qui contribueraient quelque peu à rétablir l'équilibre financier en faveur des meilleurs propriétaires de navires en réduisant le risque des conséquences financières que les navires qui ne répondent pas aux normes font peser sur leur Club P&I, et aussi en fin de compte sur le Fonds.
- 6.5 Les coauteurs reconnaissent que l'examen des questions de responsabilité, d'assurance et de normes de sécurité dans cette enceinte pourrait empiéter sur le programme de travail de l'OMI, et plus particulièrement sur la question de la fourniture d'une garantie financière dont traite le Comité juridique. Les coauteurs estiment qu'il est entièrement approprié que le FIPOL facilite également les travaux de l'OMI et de ses comités à cet égard, eu égard aux conséquences qui en découlent pour le FIPOL.
- 6.6 Les coauteurs recommandent qu'avant de parvenir à des conclusions définitives concernant les initiatives en matière d'assurance et de responsabilité pour les navires-citernes qui ne répondent pas aux normes, le Groupe de travail devrait attendre de connaître les résultats des travaux de l'OCDE et, selon qu'il conviendra, propose alors la manière dont lui-même ou l'OMI devrait poursuivre l'examen de la question. Le rapport sur les résultats de l'étude de l'OCDE devrait être mis à la disposition du CTM d'ici la fin du mois d'avril 2004.



## COMITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES

### Déclaration du Comité des transports maritimes de l'OCDE sur la navigation sous -normes

#### Préambule

*Le Comité des transports maritimes (CTM) considère que les navires sous-normes<sup>2</sup> présentent un risque supérieur à la normale d'être impliqués dans de graves accidents, très coûteux pour la collectivité, notamment en termes de pertes de vies humaines et de dommages pour l'environnement. Il s'agit là d'une situation qui ne devrait pas être tolérée ni par les autorités publiques, ni par les armateurs, ni par les chargeurs, ni par le secteur des transports maritimes en général.*

*Le CTM reconnaît que l'Organisation maritime internationale (OMI) est compétente au premier chef pour ce qui touche à la réglementation des transports maritimes liés aux échanges internationaux, sous l'angle de la sécurité maritime, de l'efficacité de la navigation, et de la prévention et du contrôle de la pollution marine due aux navires, mais il considère que les gouvernements, les organisations internationales et les autres acteurs du secteur des transports maritimes peuvent beaucoup contribuer à limiter l'ampleur du phénomène de la navigation sous-normes. Il s'agit là d'une responsabilité collective qui exige le concours de tous.*

*Le Comité des transports maritimes invite donc instamment tous les Etats du port et Etats du pavillon, les armateurs, les exploitants de navires, les compagnies maritimes, les chargeurs et autres acteurs maritimes à avoir une approche efficace et responsable de la navigation sous-normes, de manière à ce qu'il devienne très difficile, voire totalement impossible, pour des exploitants sans scrupules de proposer des navires sous-normes et pour des affréteurs et des chargeurs sans scrupules ou crédules d'utiliser de tels navires.*

*Pour contribuer à atteindre cet objectif, le Comité des transports maritimes et ses Etats membres ont approuvé la présente Déclaration pour manifester l'importance qu'ils attachent à la campagne visant à éliminer la navigation sous-normes et indiquer les actions que le Comité et ses Etats membres mèneront dans ce but.*

*Le CTM invite aussi tous les Etats non membres de l'OCDE qui partagent les mêmes préoccupations à s'associer à la présente Déclaration afin de montrer clairement aux exploitants et aux utilisateurs de navires sous-normes le poids de l'opinion internationale qui est ligüée contre eux.*

*C'est donc avec détermination que le Comité des transports maritimes et ses Etats membres approuvent les actions indiquées ci-après qui définissent leur attitude à l'égard de la navigation sous-normes.*

---

<sup>2</sup> Au sens de la présente Déclaration, 'un navire sous-normes' est un navire qui, de par son état matériel, son mode d'exploitation ou le comportement de son équipage, ne satisfait pas aux normes de base de navigabilité, de sorte qu'il constitue une menace pour la vie humaine et/ou l'environnement. La non-conformité d'un navire aux réglementations figurant dans les conventions maritimes internationales établie au terme d'une inspection correctement menée par un Etat du port ou un Etat du pavillon constituerait la preuve qu'il est impropre à la navigation.

## **Etats du pavillon**

- ? Les Etats du pavillon sont responsables au premier chef de l'identification des navires sous-normes et du traitement à leur appliquer ; ils doivent donc prendre des mesures efficaces pour s'assurer que ces navires ne pourront pas naviguer tant qu'ils ne respecteront pas les conventions maritimes internationales. Les Etats du pavillon ne devraient pas accepter d'immatriculer de nouveaux navires sans s'être assurés qu'ils satisfont à toutes les obligations internationales applicables.
- ? Le Comité note le grand nombre de conventions maritimes internationales qui, si elles étaient effectivement appliquées, permettraient de régler le problème de la navigation sous-normes. Mais il est aussi très inquiet de constater que, de toute évidence, ces conventions sont souvent appliquées de manière inefficace ou incohérente, et c'est pourquoi il invite instamment tous les Etats du pavillon à veiller à ce que ces conventions soient effectivement appliquées sur leur territoire.
- ? Les membres du CTM appuient les efforts déployés par l'OMI pour renforcer la mise en œuvre des règles et des normes internationales, notamment les mesures qu'elle prend pour évaluer les performances des contrôles exercés par l'Etat du pavillon.
- ? Les membres du CTM appuient aussi les propositions visant à envisager d'élargir la portée de la charte de l'OMI afin de lui donner la capacité d'examiner activement les performances des Etats du pavillon, ainsi que les moyens d'imposer le respect des normes obligatoires.

## **Etats du Port**

- ? Les Etats du port peuvent jouer un rôle efficace d'identification des navires sous-normes et ils sont encouragés à informer les Etats du pavillon concernés et à échanger librement entre eux tous les renseignements disponibles. Les Etats du port devraient aussi veiller à ce que les règles et les normes acceptées au niveau international soient appliquées de manière rigoureuse et uniforme sur leur territoire. De leur côté, les membres du CTM s'emploieront activement, dans d'autres cadres, comme les différents Mémoires d'entente sur le contrôle par l'Etat du port et Accords régionaux, à encourager la diffusion d'une culture de la sécurité et la prise de conscience des impératifs de protection de l'environnement dans un aussi grand nombre de contextes que possible.
- ? Sans exercer de discriminations de droit ou de fait à l'encontre des navires d'aucun Etat, les Etats du port devraient appliquer des sanctions (y compris l'immobilisation des navires) et des pénalités financières suffisantes pour avoir un effet dissuasif sur les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes.

## **Sociétés de classification**

- ? Les sociétés de classification jouent un rôle extrêmement important dans le processus et doivent accomplir leur tâche avec efficacité et une grande diligence. Ces sociétés devraient veiller à faire respecter leurs propres critères. Cela vaut, en particulier, pour les sociétés adhérentes à l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), qui pourraient définir la norme de référence au regard de laquelle les performances des autres sociétés pourraient être mesurées. Les membres du CTM encouragent toutes les sociétés de classification à adopter une politique cohérente et uniforme en matière d'inspection des navires.
- ? Si les statistiques d'accidents maritimes et d'immobilisation de navires montrent que certaines sociétés de classification sont incapables de faire respecter des normes suffisamment élevées, les membres du CTM envisageront d'établir, de tenir à jour et de rendre publique une liste des sociétés qui n'appliquent pas des normes correctes.

- ? Les pays Membres du CTM envisageront, par ailleurs, la possibilité de mettre en place une procédure internationale d'agrément, éventuellement gérée par l'OMI, en vue de s'assurer que les sociétés de classification s'acquittent convenablement de leur rôle.

### **Assurance maritime**

- ? Le secteur des assurances offre un filet de sécurité financier indispensable aux entreprises commerciales. Dans le même temps (et il s'agit probablement d'une conséquence non voulue), il apporte aussi une garantie très efficace aux navires sous-normes en permettant de répartir les risques sur de nombreux acteurs de la chaîne des transports et, en dernier lieu, sur les consommateurs. Le secteur des assurances devrait donc identifier et cibler les prestataires et les utilisateurs de navires sous-normes et envisager de refuser de les assurer tant qu'il n'aura pas été remédié aux défauts qui rendent ces navires dangereux.
- ? Afin d'appuyer cette mesure, les membres du CTM entreprendront, avec le concours du secteur des assurances, une étude du système international d'assurance maritime en vue de déterminer s'il serait possible, sans léser pour autant les intérêts des victimes potentielles, de fermer l'accès à l'assurance pour les navires sous-normes, tout en préservant la nécessaire couverture des risques pour le reste du secteur.
- ? Par ailleurs, les membres du CTM s'emploieront à promouvoir la mise en place de l'assurance obligatoire par l'OMI pour tous les navires, notamment de dispositions visant à empêcher les assureurs de payer les amendes dues par des armateurs poursuivis en justice et reconnus coupables de manquements à la sécurité ou de dommages à l'environnement.

### **Equipages sous -normes**

- ? Si le Comité des transports maritimes reconnaît qu'il y a manifestement place pour des équipages à faible coût et efficaces, les équipages sous-normes ou dont les conditions de travail ne respectent pas les normes ne devraient pas être tolérés. Le CTM appuie donc résolument les efforts énergiques déployés par l'OMI pour améliorer la formation et les qualifications des marins, ainsi que la finalité et les principes sur lesquels reposent les conventions maritimes de l'Organisation internationale du travail (OIT), et se félicite de la décision prise récemment par l'OIT de revoir ses instruments maritimes pour en améliorer la pertinence et encourager une plus large ratification.

### **Incitations et récompenses**

- ? Les dispositifs d'incitation et de récompense peuvent constituer des moyens efficaces d'aider à lutter contre la navigation sous-normes. Le CTM note qu'il existe déjà certains dispositifs de ce genre et que d'autres sont en projet. Les membres du CTM sont tout à fait favorables à l'accélération et au développement des initiatives destinées à récompenser, à l'aide de mesures d'incitation et d'autres mesures, les armateurs et autres acteurs maritimes responsables en vue de favoriser le respect de normes élevées, et destinées à aider les instances de réglementation à lutter contre les navires sous-normes. Ces dispositifs pourraient prévoir, par exemple, l'abaissement des tarifs des sociétés de classification et des primes d'assurance, la réduction de la fréquence et de la durée des inspections menées par les Etats du port, ainsi que, dans la mesure du possible, l'abaissement des redevances portuaires.
- ? Les membres du CTM s'emploieront avec le secteur des transports maritimes à préciser la notion d'incitation en faveur des armateurs et autres acteurs maritimes responsables, afin de les encourager à respecter des normes adéquates et leur permettre de mieux lutter contre la concurrence déloyale des exploitants et des utilisateurs de navires sous-normes.

### **Information et publicité**

- ? La publicité, bonne et mauvaise, peut être un instrument utile pour lutter contre la navigation sous-normes. Les membres du CTM reconnaissent que de nombreux efforts ont déjà été menés en ce sens, comme l'établissement et la diffusion périodique, sur Internet et dans des publications, de listes blanches, de listes noires et de listes d'immobilisation. Les membres du CTM s'interrogeront sur l'opportunité de regrouper davantage ce genre d'information et de

l'afficher sur le site Internet du CTM consacré à la navigation sous-normes. Les Membres du CTM coopéreront à l'utilisation d'EQUASIS et à l'enrichissement de son contenu.

- ? Le secteur des transports maritime devrait veiller à éviter l'inflation de réglementations inutiles ou excessives ; il devrait, par contre, faire tout ce qu'il peut pour faciliter une application efficace des réglementations existantes, par exemple en facilitant l'échange de renseignements et l'identification des navires sous-normes, de leurs exploitants et de leurs utilisateurs.
- ? Par ailleurs, le CTM invite instamment tous ses membres à faire en sorte que leurs administrations maritimes diffusent librement et fréquemment des renseignements sur la navigation sous-normes, notamment par le biais d'EQUASIS.
- ? Le Comité n'ignore pas que l'identification des personnes impliquées dans l'exploitation ou l'utilisation de navires sous-normes, ou impliquées d'une quelconque autre façon dans la navigation sous-normes, et la diffusion publique d'informations les concernant risquent de soulever des problèmes d'ordre juridique, mais cela ne devrait pas empêcher de recourir de plus en plus à un moyen aussi dissuasif. Les membres du CTM s'emploieront, avec toutes les autres parties intéressées, à résoudre les problèmes qui pourraient découler d'une diffusion et d'une utilisation raisonnables, de bonne foi et dans l'intérêt général, de ce genre d'information.

### **Aspects juridiques**

- ? Les membres du CTM s'emploieront activement, notamment dans le cadre de l'OMI, à étudier les moyens qui permettraient, au niveau international, de faciliter la preuve de la faute, non seulement pour les armateurs mais aussi pour les affréteurs, les chargeurs, les sociétés de classification et d'autres acteurs, qui auraient tiré délibérément avantage de l'existence de navires sous-normes.

### **Conclusion**

La présente Déclaration manifeste clairement la détermination du Comité des transports maritimes et de ses Etats membres à veiller à ce que l'on continue à accorder un degré élevé de priorité à l'élimination de la navigation sous-normes. Ce phénomène reste extrêmement inquiétant et susceptible d'être à l'origine de coûts considérables de sorte qu'il ne faut, d'aucune manière, relâcher la pression exercée sur ceux qui seraient désireux d'exploiter ou d'utiliser des navires sous-normes.

La Déclaration du CTM montre aussi clairement que le Comité est convaincu que le problème ne pourra être résolu que si le secteur des transports maritimes joue lui-même un rôle majeur en la matière. Toutefois, pour que ces efforts soient couronnés de succès, il faut que les armateurs et les exploitants responsables bénéficient d'incitations suffisantes pour ne pas se trouver désavantagés par leur attitude responsable. Autrement dit, les exploitants et les utilisateurs irresponsables doivent être identifiés et tenus de rendre des comptes, et le système international ne doit pas leur permettre de tirer indûment avantage de leurs agissements. Ceux qui exploitent ou utilisent des navires sous-normes en infraction avec les règles et les normes acceptées au niveau international devraient en être fortement dissuadés et lourdement pénalisés, et ils ne devraient pas pouvoir ajouter tout simplement les sanctions financières à la liste des risques contre lesquels ils peuvent se couvrir.

Le CTM considère, par ailleurs, que son Plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes adopté en 1998 à l'issue d'une table ronde organisée avec le secteur des transports maritimes, peut encore apporter une utile contribution car il vise à renforcer la participation du secteur maritime et à encourager les échanges effectifs de renseignements entre les différents acteurs maritimes. C'est pourquoi ce Plan d'action continuera à être mis en œuvre à l'appui de la présente Déclaration, mais sera désormais considéré comme une activité à plus long terme, destinée à renforcer progressivement la lutte contre la navigation sous-normes.

## L'action du CTM

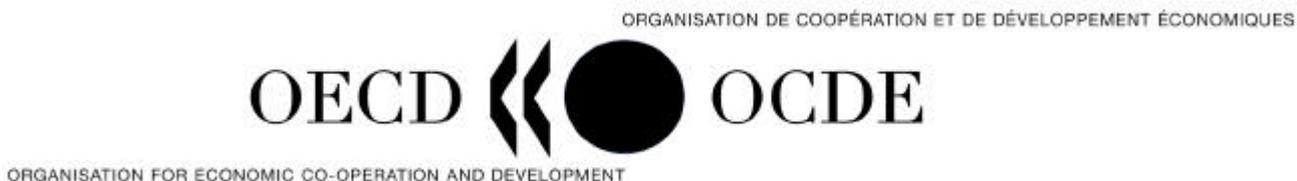
Plusieurs des actions mentionnées ci-dessus (par exemple, les activités à l'OMI) ne peuvent être entreprises que par les gouvernements membres du CTM. Cependant, dans la droite ligne des indications données dans la présente Déclaration, le Comité lui-même pourra:

- ? Œuvrer avec le secteur des transports maritimes à la définition des incitations à prévoir en faveur des armateurs et autres acteurs responsables du secteur, en vue de les encourager à respecter les normes voulues et de leur permettre de mieux lutter contre la concurrence déloyale des exploitants et utilisateurs de navires sous-normes.
- ? Avoir des consultations avec l'OMI sur les formules économiques, juridiques, réglementaires et politiques à explorer en vue d'appuyer les efforts déployés par l'OMI pour mieux faire respecter les conventions maritimes internationales existantes et l'aider à mettre en œuvre des activités nouvelles comme l'assurance obligatoire.
- ? S'entendre, avec le concours du secteur des transports maritimes, sur un mandat pour la réalisation d'une étude du système international d'assurance maritime en vue de déterminer la possibilité d'empêcher les navires sous-normes de contracter une assurance tout en préservant la nécessaire couverture des risques pour le reste du secteur.
- ? Examiner la possibilité de regrouper les informations émanant de sources diverses sur les navires sous-normes et de les afficher sur le site Internet du CTM consacré à la navigation sous-normes, afin de dénoncer les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes et, à l'inverse, de promouvoir les armateurs et les autres acteurs responsables du secteur.
- ? Poursuivre la mise en œuvre des éléments du Plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes adopté en 1998 qui présentent un intérêt pour les différents acteurs du secteur et qui incitent à favoriser des transports maritimes de grande qualité. Cela pourrait conduire à améliorer l'information et, peut-être, à élaborer des codes détaillés des pratiques optimales, dans le but, principalement, de définir des systèmes de référence permettant l'évaluation des différentes entreprises. Ce pourrait être un moyen de faciliter l'identification de celles qui ne satisfont pas aux normes minimales acceptables.

Paris  
avril 2002

\*\*\*

## ANNEXE II



### COMITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES DE L'OCDE

#### CADRE DE RÉFÉRENCE DE L'ÉTUDE SUR L'ASSURANCE MARITIME

##### **Introduction**

Le présent cadre de référence correspond à la proposition d'un consultant concernant les travaux sur les aspects de l'assurance maritime qui peuvent concerner les navires sous-normes.

C'est la conclusion du rapport établi par un consultant sur les parties qui supportent effectivement les coûts des accidents provoqués par les navires sous-normes qui est à l'origine de ce projet. En effet, le principal message qui se dégageait de ce rapport<sup>3</sup> se trouve résumé dans le paragraphe ci-après, emprunté au rapport de ce consultant:

Sur la base des renseignements recueillis, il apparaît que la majorité des parties qui offrent ou utilisent des navires sous-normes n'ont apparemment pas à supporter les coûts élevés de ces accidents dans la mesure où, ainsi qu'il est souligné à la section 2, le secteur des assurances couvre la plus grande partie de leurs pertes prospectives.

L'objectif visé est d'examiner ce qui pourrait être fait pour remédier à ce problème grave, qui est de nature à encourager l'exploitation et l'utilisation de navires sous-normes et qui impose une concurrence déloyale aux armateurs et aux utilisateurs de navires responsables.

##### **Le travail**

Le secteur de l'assurance maritime offre un filet de sécurité financier essentiel pour les entreprises commerciales. Cependant, dans le même temps, il offre probablement une couverture très efficace aux propriétaires et utilisateurs de navires sous-normes, en permettant de répartir les risques correspondants sur de nombreux acteurs du secteur, et en fin de compte sur les consommateurs.

L'objectif du consultant est de déterminer s'il serait faisable, sans causer de préjudice aux victimes, de supprimer l'assurance offerte aux navires sous-normes, tout en préservant la nécessaire répartition des risques pour le reste du secteur. Cette analyse devrait porter à la fois sur les Clubs P&I et les assureurs maritimes.

Bien que le consultant soit libre de proposer une méthodologie pour cette étude, l'OCDE souhaiterait que l'analyse porte sur les questions suivantes:

---

3 Le rapport complet du consultant "Coûts pour les usagers de la navigation sous-normes", peut être consulté sur le site web du CTM <http://www.oecd.org/dataoecd/27/18/1827388.pdf>

- Décrire le fonctionnement du marché de l'assurance maritime, en faisant une distinction, selon les besoins, entre les Clubs P&I et les assureurs maritimes.
- Donner une définition des navires sous-normes aux fins de la présente analyse. Cette définition n'est pas appelée à devenir une définition "standard pour le secteur maritime", mais devrait permettre d'identifier les navires qui pourraient se voir appliquer par les assureurs des mesures adoptées à la suite de cette initiative. C'est pourquoi, tout en restant fondée sur les normes de l'OMI, cette définition pourrait ne pas être trop rigide afin de mieux atteindre son but.
- Présenter une analyse claire des conséquences pouvant découler de l'offre, par le secteur des assurances, d'une "protection" aux navires modulée en fonction des écarts de coûts (c'est-à-dire, la prime d'assurance par rapport aux recettes de fret).
- Déterminer si, et dans quelle mesure, les formules actuelles d'assurance maritime contribuent à abaisser les coûts d'exploitation et d'utilisation des navires sous-normes (en accordant une couverture d'assurance sans tenir suffisamment compte des pratiques non conformes aux règles de sécurité) et si elles risquent, de ce fait, d'augmenter les coûts des armateurs et utilisateurs de navires responsables (dans la mesure où ils doivent acquitter des primes d'assurance analogues alors qu'ils assument toutes les responsabilités prescrites par les réglementations).
- Déterminer s'il serait possible pour le secteur de l'assurance maritime d'identifier les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes (éventuellement par le biais de leurs antécédents en matière de demandes d'indemnisation, notamment de demandes à la suite de blessures et de décès), et si l'alourdissement de leurs primes d'assurance pour refléter les risques plus élevés correspondants aurait un effet suffisamment dissuasif sur ces propriétaires/utilisateurs. Le consultant devrait envisager si les sociétés de classification peuvent aussi avoir des renseignements qui permettraient d'identifier ces propriétaires.
- Déterminer si le secteur des assurances maritimes pourrait, avant ou après un accident, réduire ou supprimer la couverture d'assurance pour les coûts qui autrement seraient supportés par ceux qui fournissent et utilisent des navires sous-normes (responsabilité personnelle/société, amendes et pénalités, perte du navire, perte de la cargaison, etc.), sans modifier la couverture des risques assurés pour les victimes de bonne foi de ces accidents, et sans affecter les gens de mer servant à bord de navires soustraits à l'assurance.
- Déterminer s'il serait possible pour le secteur des assurances maritimes de refuser d'assurer des navires sous-normes et quelles seraient les dispositions complémentaires à prendre pour empêcher ces navires de naviguer (par exemple, obligation pour un navire d'être assuré imposée par l'OMI, lien avec le Code ISM, contrôle par les États du pavillon et du port, etc.). Il faudrait aussi étudier les conséquences qui pourraient découler de l'exploitation de navires non assurés et/ou pas assurables.
- Déterminer s'il y a des enseignements à tirer des modalités de l'assurance appliquée dans le secteur de l'aviation commerciale pour le transport de passagers et de marchandises.

### **Consultation avec le secteur de l'assurance et l'OMI**

Les principaux acteurs maritimes qui pourraient être concernés par ce projet sont les Clubs P&I et les assureurs maritimes, groupes avec lesquels le consultant devra collaborer étroitement. L'OCDE contactera ces groupes clés et donnera au consultant une introduction appropriée auprès des personnes à contacter.

D'autres acteurs dans le secteur maritime, comme par exemple les armateurs, les chargeurs, les affréteurs et d'autres parties seront aussi très intéressés par ce projet. L'OCDE se mettra en rapport avec les principales organisations dans ces secteurs et fournira des précisions appropriées au consultant au sujet

des personnes à contacter. Le consultant devra les associer (de même que toutes les autres parties qu'il jugera nécessaire de consulter) à la réalisation du projet.

Enfin, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'intéressera probablement beaucoup à ce projet. L'OCDE informera l'OMI de la réalisation de ce projet et l'invitera à y participer dans la mesure jugée nécessaire pendant la réalisation de cette étude, et conseillera le consultant.

### **Calendrier et résultat**

Avant la finalisation du rapport, le consultant soumettra un projet à l'OCDE en l'invitant à présenter des observations. Sauf décision contraire, le rapport définitif sera disponible dans un délai de quatre (4) mois après la signature du contrat correspondant. [Ce calendrier pourrait être modifié à l'issue de pourparlers avec le consultant]<sup>4</sup>.

### **Administration de l'OCDE**

La personne à contacter à l'OCDE sera M. Danny Scorpecci, Administrateur principal, Division des Transports (téléphone: +33 1 45 24 94 33, télécopie: + 33 1 45 24 93 86, courriel: [danny.scorpecci@oecd.org](mailto:danny.scorpecci@oecd.org)).

---

#### Note:

Ce document a été publié à l'origine par l'OCDE en anglais sous le titre "Marine Insurance Study, terms of reference".

En accord avec l'OCDE (Paris), les FIPOL en ont effectué la traduction en français en 2004. La qualité de cette traduction et sa correspondance avec l'original relèvent de la responsabilité des FIPOL.

---

<sup>4</sup> Il est entendu que le projet de rapport du consultant devrait être prêt à la fin du mois d'avril 2004.