



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

Soumis par le Comité maritime international (CMI)

Résumé:	Un questionnaire a été adressé aux associations nationales de droit maritime qui sont membres du Comité maritime international (CMI). À la fin de février 2008, cinq réponses seulement avaient été reçues. Dans la mesure où il recevra d'autres réponses dans un avenir raisonnablement proche, le CMI espère pouvoir dresser un rapport, avec l'aide de l'Université de Southampton, à temps pour les réunions des FIPOL de juin 2008.
Mesures à prendre:	a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et b) décider s'il y a lieu de charger l'Université de Southampton d'étudier les réponses au questionnaire adressé par le CMI et de dresser un tableau de la question, compte tenu du coût estimatif de cette étude, d'un montant de £15 000, que le CMI devra acquitter et que le Fonds de 1992 devra rembourser (section 3).

1 Antécédents

- 1.1 À sa première réunion, le Groupe de travail a invité le CMI à mener une étude ayant pour objectifs:
- 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.
- 1.2 À sa 3ème réunion, tenue en juin 2007, le Groupe de travail a invité le CMI à entreprendre l'étude en question en s'arrêtant particulièrement sur les difficultés que rencontrent les assureurs de biens (document 92FUND/WGR.4/8, paragraphe 7.1.23).

2 Questionnaire adressé aux associations nationales de droit maritime

- 2.1 À la suite de la décision prise par le Groupe de travail à sa réunion de juin 2007 d'adresser un

questionnaire aux associations nationales de droit maritime membres du Comité maritime international (CMI), le libellé du questionnaire a fait l'objet d'une discussion puis finalement d'un accord.

- 2.2 Il a fallu un peu plus de temps qu'on ne s'y attendait à l'origine pour donner au questionnaire sa forme finale. Aussi a-t-il été distribué aux associations nationales de droit maritime au début d'octobre 2007 comme indiqué dans l'annexe. Dans la lettre de couverture, le Président du CMI sollicitait une réponse au plus tard le 10 décembre 2007, mais finalement cette demande s'est révélée peu réaliste.
- 2.3 À la fin de février 2008 cinq associations avaient répondu. Des réponses détaillées d'au moins deux autres associations étaient toujours en cours de finalisation et le CMI continue d'insister auprès d'autres associations nationales de droit maritime pour qu'elles fournissent une réponse.
- 2.4 Le CMI est convaincu que les réponses à ces questionnaires donneront, le moment venu, un aperçu des plus utiles du problème et des solutions possibles, mais le CMI ne sera manifestement pas en mesure de fonder son rapport à la réunion du Groupe de travail, que celui-ci a prévue de tenir du 11 au 14 mars 2008 à Monaco, sur des contributions faisant suite à une large enquête sur les positions adoptées par les pays. À cette réunion, le délégué observateur du CMI fera à un court rapport verbal sur l'état d'avancement de cette étude.

3 Examen des réponses

- 3.1 De l'avis du CMI, il s'agit d'une étude importante et l'on considère qu'il serait souhaitable de compléter les réponses des associations nationales de droit maritime en chargeant l'Université de Southampton de les étudier et de dresser un tableau de la question qui ne se limite pas à ces réponses mais soit plus large. Ce tableau serait dressé par M. Renato Nazzini, chargé de cours de droit à l'Université de Southampton et titulaire de doctorats à la fois en Italie et au Royaume-Uni. Il porte un intérêt particulier au droit de la concurrence et, de l'avis du CMI, est la personne idéale pour mener à bien ce travail.
- 3.2 Comme il a déjà été clairement souligné, le CMI ne facturera pas au Fonds de 1992 la partie de ce projet qu'il aura pris en charge; en revanche l'Université de Southampton demandera des honoraires estimés à £15 000. Le CMI se chargera initialement de régler cette note, mais compte sur un remboursement de la part du Fonds de 1992.
- 3.3 Dans la mesure où il aura reçu dans un avenir raisonnablement proche les réponses en cours de finalisation, le CMI escompte bien mener le rapport à son terme à temps pour qu'il puisse être traduit puis présenté aux réunions des FIPOL pendant la semaine commençant le 23 juin 2008.
- 3.4 À titre d'information, le CMI fait savoir au Groupe de travail que M. Richard Shaw, délégué observateur du CMI auprès des FIPOL, est chargé de recherche principale à l'Institut de droit maritime de l'Université de Southampton. Il sera donc en mesure d'assurer le suivi des travaux en cours. Comme déjà indiqué, le temps qu'il consacrerait au projet ne sera pas facturé.

4 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
- b) décider s'il y a lieu de charger l'Université de Southampton d'étudier les réponses reçues au questionnaire adressé par le CMI et de dresser un tableau de la question, compte tenu du fait que pour ce travail le CMI devra acquitter £15 000 que le Fonds de 1992 lui remboursera ensuite (section 3).

ANNEXE

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

Questionnaire du CMI adressé aux associations nationales de droit maritime

Dans le cadre de leur examen général du fonctionnement du système d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) ont créé un Groupe de travail placé sous la présidence de Mme Birgit Sølling Olsen, du Danemark, et chargé entre autres de chercher des mesures autres que techniques susceptibles de promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

Un des sujets dont le Groupe de travail a décidé d'approfondir l'étude portait sur l'**identification des facteurs qui empêchent les assureurs maritimes de partager les informations sur l'état du navire concerné et les efforts nécessaires à l'établissement d'une politique commune ou la mise en place d'autres mesures qui facilitent ce partage**. Le Comité maritime international a été invité à aider les FIPOL à mener cette étude et a accepté cette invitation.

Le Groupe de travail a cerné trois domaines susceptibles de présenter des difficultés:

1. La législation sur la concurrence.
2. La législation sur la protection des données.
3. La législation sur la diffamation.

Votre association aurait-elle l'amabilité de répondre aux questions posées ci-dessous concernant les législations pertinentes en vigueur dans votre pays? Il vous sera peut-être utile de consulter des collègues, universitaires ou juristes, spécialisés dans ces domaines. Votre réponse nous aidera à déterminer jusqu'à quel point une collaboration ou un échange d'informations sur le transport maritime sous-normes est possible sans que la loi soit enfreinte.

Il y a lieu de noter que l'International Group of P&I Clubs a déjà mis en place un certain nombre de mesures pour permettre au maximum la libre circulation entre les membres du Groupe des informations sur les navires assurés. On trouvera une explication détaillée de ces mesures dans le document 92FUND/WGR.4/4/4 des FIPOL, qu'il est possible de consulter à l'adresse www.iopcfund-docs.org. Ce questionnaire porte donc sur l'assurance des biens, essentiellement la coque et les machines, et sur l'assurance de la cargaison, mais pas sur la protection et l'indemnisation. On trouvera la position de l'Union internationale d'assurances transports sur ce point expliquée en détail dans le document des FIPOL 92FUND/WGR.4/7/5, qu'il est aussi possible de consulter à l'adresse www.iopcfund-docs.org

Il serait souhaitable que la réponse de votre association au présent questionnaire parvienne au secrétariat du CMI à Anvers **au plus tard le 20 décembre 2007**. Il est regrettable que le délai soit aussi court mais il ne peut en être autrement si l'on veut que le CMI, qui créera son propre Groupe de travail sur le transport maritime de qualité, puisse participer au Groupe de travail des FIPOL comme on le lui a demandé.

A. Législation sur la concurrence

1. Est-ce que dans votre pays les lois et la pratique en matière de concurrence interdisent ou restreignent la possibilité pour les assureurs, les sociétés de classification et/ou les autorités de contrôle de l'État du port, ou bien pour d'autres organismes ou organisations concernés par la sûreté des navires, de partager des renseignements sur les clients et leurs navires?

ANNEXE

2. Dans l'affirmative, est-ce que dans votre pays les lois et la pratique en matière de concurrence tiennent compte en principe de certaines considérations d'intérêt général pour justifier éventuellement une dérogation à ces règles?
3. Dans l'affirmative, est-ce que le besoin de mesures pour renforcer la qualité et la sûreté du transport maritime figure parmi ces considérations d'intérêt général?
4. Dans la négative, quels autres règles ou principes en vigueur dans votre pays permettraient de prendre en compte le besoin d'assurer la qualité et la sûreté du transport maritime au moment de déterminer ce que les lois et la pratique autorisent en matière de concurrence dans votre pays?
5. Dans ce contexte, considérez-vous que la possibilité pour les assureurs de partager ces renseignements ferait que dans la pratique les navires/propriétaires de navires sous-normes n'auraient pas accès à une assurance ou à d'autres services pertinents ou qu'ils y auraient accès à un prix bien supérieur ou à des conditions bien différentes?

Veillez joindre à vos réponses aux questions 1 à 5 des extraits de textes, des précisions ou des exemples avec, dans la mesure du possible, leur traduction en anglais.

B. Législation sur la protection des données

1. Est-ce que dans votre pays les lois et la pratique en matière de protection des données interdisent ou restreignent la possibilité pour des organismes ou organisations concernés par la sûreté des navires, tels que les assureurs, les sociétés de classification et/ou les autorités de contrôle de l'État du port, de partager des renseignements sur les clients et leurs navires?
2. Dans l'affirmative, est-ce que dans votre pays les lois et la pratique en matière de protection des données tiennent compte en principe de certaines considérations d'intérêt général pour justifier éventuellement une dérogation à ces règles?
3. Dans l'affirmative, est-ce que le besoin de mesures pour renforcer la qualité et la sûreté du transport maritime figure parmi ces considérations d'intérêt général?
4. Dans la négative, quelles autres règles ou principes en vigueur dans votre pays permettraient de prendre en compte le besoin d'assurer la qualité et la sûreté du transport maritime au moment de déterminer ce que les lois et la pratique autorisent en matière de protection des données dans votre pays?

Veillez, dans vos réponses aux questions 1 à 4, apporter les précisions voulues, en les traduisant en anglais dans toute la mesure du possible.

C. Législation sur la diffamation

1. Est-ce que la législation de votre pays relative à la diffamation s'appliquerait au partage par des organismes ou des organisations concernés par la sûreté des navires, tels que les assureurs, les sociétés de classification et/ou les autorités de contrôle de l'État du port, de renseignements concernant des questions relatives à la sûreté des navires ou à l'absence d'une telle sûreté?
2. Dans l'affirmative, existe-t-il des circonstances dans lesquelles un tel partage de renseignements serait considéré comme un droit spécial ne donnant donc pas lieu à une action en diffamation?
3. Dans l'affirmative, est-ce que le besoin de mesures pour renforcer la qualité et la sûreté du transport maritime figure parmi les considérations donnant droit à un tel droit spécial?

Veillez, dans vos réponses aux questions 1 à 3, apporter les précisions voulues, en les traduisant en anglais dans toute la mesure du possible.

ANNEXE

D. Facteurs juridiques sans rapport avec les législations sur la concurrence, la protection des données ou la diffamation

1. Existe-t-il des facteurs juridiques, sans rapport avec les législations sur la concurrence, la protection des données ou la diffamation, qui restreignent effectivement le partage dans votre pays de renseignements sur des clients entre les organismes ou organisations concernés par la sûreté des navires, tels que les assureurs, les sociétés de classification et/ou les autorités de contrôle de l'État du port?
2. Dans l'affirmative, est-ce que ces facteurs tiennent compte en principe de certaines considérations d'intérêt général pour justifier éventuellement une dérogation à ces restrictions?
3. Dans l'affirmative, le besoin d'assurer la qualité et la sûreté du transport maritime fait-il partie de ces considérations d'intérêt général?

Veillez, dans vos réponses aux questions 1 à 3, apporter les précisions voulues, en les traduisant en anglais dans toute la mesure du possible.
