



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

ÉTUDE EFFECTUEE PAR LE SECRETARIAT

### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

À sa troisième réunion tenue en juin 2007, le quatrième Groupe de travail intersessions, à la suite d'une proposition formulée par la délégation française, a invité le Secrétariat à procéder à une étude, en coopération avec l'Union internationale des assureurs maritimes (IUMI) et le Comité maritime international (CMI), afin d'examiner le rôle que les assureurs sur corps pourraient jouer dans l'identification et l'élimination des navires sous-normes, dans la sensibilisation des assureurs à l'état des navires et dans la promotion de conditions d'exploitation et de gestion susceptibles de contribuer à la qualité du transport d'hydrocarbures.

L'Administrateur a écrit au Gouvernement français, à l'IUMI et au CMI pour les inviter à donner leur avis sur la meilleure manière de procéder à une telle étude. Lors de la quatrième réunion du Groupe de travail, tenue en mars 2008, des réponses avaient été reçues de l'IUMI et de la délégation française. Depuis lors, une réponse a également été reçue du CMI. Sur la base de ces réponses, l'Administrateur a effectué une étude et une analyse préliminaires des questions en cause. On trouvera dans le présent document les résultats de cette étude ainsi que des propositions sur la manière dont le Groupe de travail pourrait, s'il le veut bien, aborder la question.

**Mesures à prendre:**

Décider s'il y a lieu de charger l'Administrateur de discuter et de mettre au point, avec des candidats appropriés, un éventuel projet de recherche approfondie sur les questions en cause et de donner au Groupe de travail une indication des frais susceptibles d'être encourus.

### **1 Examen de la question à la troisième réunion du quatrième Groupe de travail intersessions en juin 2007**

- 1.1 À sa troisième réunion tenue en juin 2007, le quatrième Groupe de travail intersessions a pris note du document 92FUND/WGR.4/7/3, soumis par la délégation française. Dans sa présentation du document, cette délégation a fait observer que le Groupe de travail, conformément au point a) de son mandat, avait concentré ses efforts à ses première et deuxième réunions sur le secteur de l'assurance responsabilité. Cette délégation après avoir rappelé au Groupe de travail que d'après son mandat il devait aussi examiner 'les questions connexes' (point d) du mandat), a suggéré qu'une des questions connexes susceptibles d'aider le Groupe à mener à bien sa tâche était celle de l'assurance sur corps

des navires transportant des hydrocarbures.

- 1.2 Il a été fait observer que la question de l'assurance sur corps avait été traitée plusieurs fois dans le rapport de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE) de juin 2004 concernant la contribution du secteur de l'assurance à l'élimination du transport maritime sous-normes. Le rapport de l'OCDE peut être consulté en anglais et en français sur le site web de l'OCDE (respectivement <http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf> et <http://www.oecd.org/dataoecd/39/4/34029659.pdf>).
- 1.3 Il a également été fait observer que, selon le rapport de l'OCDE, un assureur sur corps pourrait être davantage intéressé par l'état de la coque et des machines qu'un assureur en responsabilité car le premier s'intéressait à tout ce qui pouvait mal fonctionner - pour autant que le sinistre soit couvert par la police d'assurance - et pas seulement à ce qui pouvait mettre en cause la responsabilité à l'égard d'un tiers. Il était également souligné dans le rapport que les assureurs sur corps prenaient de plus en plus en compte les questions de gestion et d'exploitation des navires. La délégation française concluait donc dans son document que l'assurance sur corps semblait relever plus étroitement de considérations sur la qualité des navires que l'assurance responsabilité, en faisant valoir que les navires 'sous-normes' seraient mis en cause plus tôt et plus fréquemment dans des sinistres faisant intervenir leur assurance sur corps que dans des sinistres faisant intervenir leur assurance responsabilité.
- 1.4 La délégation française a en outre conclu que les assureurs sur corps des navires transportant des hydrocarbures pourraient jouer un rôle dans l'identification et l'élimination des navires sous-normes et, d'une manière générale, dans la sensibilisation des assureurs à l'état des navires (ou des flottes de navires) et également aux conditions d'exploitation de gestion susceptibles de contribuer à promouvoir la qualité du transport des hydrocarbures.
- 1.5 Selon cette délégation, plusieurs difficultés se présentaient à cet égard, à savoir l'absence de toute obligation d'assurer la coque des navires, la qualité et la rigueur variables des assureurs sur corps et la diversité des types de contrat. La délégation française a soumis une série de questions (document 92FUND/WGR.4/7/3, paragraphe 2.4) et a suggéré que, pour répondre à ces questions, le Groupe de travail devrait d'abord déterminer le rapport éventuel entre l'assurance sur corps fournie aux navires-citernes et les sinistres enregistrés susceptibles de mettre en cause la responsabilité des propriétaires. Puis, si certains liens étaient établis, cette délégation a émis l'avis qu'il y aurait lieu d'étudier quelles mesures concernant l'assurance sur corps seraient susceptibles de promouvoir la qualité du transport maritime des hydrocarbures (par exemple l'obligation de s'assurer ou l'obligation pour l'assureur, le propriétaire ou d'autres parties de fournir des renseignements).
- 1.6 La délégation française a demandé au Groupe de travail d'inviter le Secrétariat à procéder à l'étude requise, en coopération avec les parties concernées, afin de répondre aux questions soulevées dans son document.
- 1.7 En réponse à une question d'une délégation, la délégation française a confirmé au Groupe de travail que, même si, dans son rapport, l'OCDE avait étudié cette question en détail, aucune recommandation claire n'avait été formulée et que de ce fait, toute étude menée à l'intention du Groupe de travail ne constituerait pas un double emploi avec le travail effectué par l'OCDE.
- 1.8 La plupart des délégations se sont déclarées favorables à cette étude, même si certaines se sont demandé si la question entrait dans le champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. La Présidente a cependant précisé que, dans la mesure où le Groupe de travail continuait de rechercher des mesures autres que techniques pour promouvoir le transport maritime de qualité et ne tentait pas de modifier les conventions ni ne s'égareait dans des domaines relevant de l'OMI, l'étude relèverait dans ce cas du mandat du Groupe de travail.
- 1.9 La Présidente a estimé regrettable qu'aucun représentant de l'IUMI n'assiste à la réunion mais était

d'avis que le Secrétariat devrait avoir une marge de manoeuvre suffisante pour discuter des questions proposées avec l'IUMI avant de s'engager dans l'étude prévue. Elle a estimé qu'il se pouvait que certains renseignements susceptibles d'être utiles au Secrétariat soient déjà disponibles, notamment en ce qui concernait l'étude de l'OCDE et a invité l'Administrateur à en tenir compte.

- 1.10 L'Administrateur a confirmé que le Secrétariat était prêt à entreprendre l'étude mais, selon lui, il sera peut-être nécessaire de faire appel à des experts extérieurs et il a exprimé l'espoir que le Secrétariat puisse mener l'étude avec l'aide de l'IUMI, du CMI et de la délégation française.
- 1.11 La délégation d'observateurs du CMI a offert de contribuer à l'étude. Cette délégation a fait observer que l'assurance sur corps représentait un contrat privé entre un assureur et le propriétaire des navires et que, à la différence de l'assurance responsabilité, un propriétaire n'était pas tenu de produire une 'carte bleue' pour prouver l'existence d'une assurance sur corps et qu'il était donc difficile de vérifier si le navire était ou non entièrement couvert.
- 1.12 La délégation d'observateurs du CMI a également fait observer que certaines grandes sociétés plutôt que de passer des contrats avec des compagnies d'assurance préféraient être leurs propres assureurs. De ce fait, cette délégation a demandé des éclaircissements sur la première question proposée par la délégation française concernant le nombre de navires utilisés pour transporter des hydrocarbures qui naviguaient sans être couverts par une assurance sur corps et s'il existait une corrélation entre l'absence de cette assurance et le nombre de sinistres enregistrés mettant en cause ces navires. Cette délégation a demandé si la délégation française comptait inclure les navires auto-assurés parmi les navires mentionnés dans cette question, à savoir les navires qui transportent des hydrocarbures sans être munis d'une assurance sur corps.
- 1.13 La délégation française a confirmé qu'aux fins de l'étude, on devrait établir une distinction entre les navires dépourvus d'assurance et ceux qui étaient assurés, que ce soit par le biais d'une compagnie d'assurance indépendante ou d'une compagnie qui lui était étroitement liée. Cette délégation a souligné que l'étude devait ensuite porter essentiellement sur les navires qui n'étaient pas assurés et sur le fait de savoir si ces navires étaient mis en cause dans un nombre plus élevé de sinistres.
- 1.14 Répondant à la question d'une délégation sur la possibilité que les résultats de l'étude et les conclusions ultérieures du Groupe de travail débouchent sur l'obligation de souscrire une assurance sur corps, ce qui amènerait le Groupe de travail à formuler des recommandations concernant un instrument autre que les Conventions de 1992, la Présidente a dit qu'il fallait se garder de tirer des conclusions hâtives. Elle a de nouveau souligné qu'il s'agissait simplement pour le Groupe de travail d'examiner les pratiques en matière d'assurance et non de modifier les conventions. Elle a réitéré que le Groupe de travail pouvait faire des recommandations pour autant que ce soit dans des domaines qui ne soient pas incompatibles avec les Conventions et qu'il ne s'égare pas sur le terrain de l'OMI, mais qu'on n'en était pas encore à ce stade.
- 1.15 Le Groupe de travail a invité le Secrétariat à entreprendre l'étude avec la collaboration des parties concernées, afin de répondre aux questions soulevées dans le document 92FUND/WGR.4/7/3.

## **2 Examen de la question à la quatrième réunion du quatrième Groupe de travail intersessions en mars 2008**

- 2.1 À la quatrième réunion que le Groupe de travail a tenue, en mars 2008, l'Administrateur a informé le Groupe que depuis la réunion précédente il avait écrit à la délégation française, à l'IUMI et au CMI, pour solliciter des idées sur la manière de conduire l'étude, sur l'objet central de cette étude et sur la meilleure manière de procéder. À la quatrième réunion, deux réponses avaient été reçues et l'Administrateur a fait observer qu'il n'était pas étonné qu'une réponse ne soit pas encore arrivée, car les lettres n'avaient pas été envoyées très tôt.
- 2.2 Il a informé le Groupe de travail que bien qu'il n'ait pas été possible de préparer quoi que ce soit de concret à temps pour la réunion de mars, le Secrétariat espérait pouvoir le faire avant juin. Étant

donné que l'objet de l'étude était initialement de trouver d'éventuelles corrélations entre l'assurance sur corps fournie aux navires-citernes et les sinistres enregistrés susceptibles de mettre en cause la responsabilité des propriétaires, puis d'étudier dans ce contexte d'éventuelles mesures visant à promouvoir la qualité du transport maritime, l'Administrateur a informé le Groupe que les premières réponses reçues ne contenaient pas d'indications claires dans ce sens. Il a averti le Groupe de travail qu'il se pouvait qu'il apparaisse clairement en juin que le Groupe n'était pas en mesure d'aboutir à une conclusion ferme en la matière, faute de renseignements.

### **3 Examen des questions pertinentes**

3.1 En se fondant sur les points avancés par la délégation française dans le document 92FUND/WGR.4/7/3, l'Administrateur a effectué une étude préliminaire des questions indiquées plus bas, notamment en ce qui concerne le lien éventuel entre l'absence de toute forme d'assurance sur corps ou bien l'existence d'une assurance assortie de certaines caractéristiques ou de certaines conditions et la qualité du navire ainsi que son exploitation.

3.2 Avant d'aborder les questions une à une, il convient de relever que le CMI a informé l'Administrateur qu'il ne considère pas que les questions examinées dans cette étude soient susceptibles de donner lieu à des réponses telles que celles que les associations nationales de droit maritime ont fournies au questionnaire diffusé en octobre dernier (document 92FUND/WGR.4/10). Le CMI a également indiqué qu'il n'avait pas été en mesure de compléter de manière significative les observations fournies par l'IUMI et la France en réponse aux points soulevés dans la lettre de l'Administrateur du 11 février 2008 mais que d'une manière générale il ne décelait pas de lien confirmé entre la question des navires sous-normes et celle de l'assurance.

#### **3.3 Question 1**

*Combien de navires-citernes navigent-ils sans assurance sur corps?*

3.3.1 Comme la délégation française l'a indiqué, cette question semble être pertinente car les assureurs sur corps exercent dans la pratique un certain contrôle de qualité au moment de déterminer quels navires ils acceptent d'assurer et dans quelles conditions. Un navire qui n'est pas couvert par une assurance sur corps ne bénéficie pas du contrôle de qualité de la part des assureurs sur corps et il ne semblerait donc pas illogique de penser qu'en règle générale, ces navires ne respectent pas des normes de qualité aussi rigoureuses que les navires couverts par ce type d'assurance. S'il est vrai que les navires sans assurance sur corps sont mis en cause dans un plus grand nombre de sinistres que les navires couverts par une telle assurance, il pourrait valoir la peine d'enquêter pour savoir si cet effet pourrait être compensé par des contrôles plus stricts et plus fréquents dans d'autres cadres, notamment des contrôles de la part de l'État du port. Afin de pouvoir enquêter sur ces questions, on aurait cependant besoin d'avoir accès à des renseignements permettant de déterminer si tel ou tel navire est ou n'est pas couvert par une assurance sur corps.

3.3.2 D'après l'IUMI, le concept de 'navire-citerne' englobe un large éventail de navires allant des plus grands hyper pétroliers (ULCC) jusqu'aux plus petits navires côtiers et fluviaux et des navires de haute mer aux unités qui desservent près du littoral ou à l'intérieur des terres les communautés locales accessibles par voie fluviale et lacustre. Il serait donc important d'établir des différences à l'intérieur de cette très large catégorie de navires et de préciser les différents types de navires.

3.3.3 L'assurance sur corps n'est pas en soi obligatoire et même si dans la pratique les navires les plus gros (de haute mer) sont assurés contre les dommages matériels et sont également enregistrés auprès d'un club P&I pour pouvoir desservir des ports dont l'accès n'est pas permis à des navires-citernes non assurés, un grand nombre de navires-citernes, essentiellement de petit tonnage ou déjà anciens (navires-citernes côtiers ou navigant dans les eaux territoriales) ne sont pas assurés, selon l'IUMI, et n'ont jamais sollicité leur inscription dans un club P&I.

- 3.3.4 Dans la mesure où il n'existe dans aucun segment du secteur des transports maritimes de registre centralisé des navires non assurés, il semble impossible - à moins de procéder à des recherches factuelles poussées - de calculer exactement le nombre de navires navigant sans assurance qu'il s'agisse de navires-citernes ou de tout autre catégorie de navires de mer.
- 3.3.5 On ne semble donc pas disposer de renseignements exacts sur cette question. L'IUMI suppose qu'une bonne partie des navires-citernes navigant dans le monde sont assurés mais pense qu'il est impossible d'indiquer combien de navires ne sont pas assurés.

#### 3.4 Question 2

*Existe-t-il un lien entre l'absence d'assurance sur corps et le nombre de sinistres mettant en cause des pétroliers ?*

- 3.4.1 Les navires non assurés ne faisant pas du tout ou pas suffisamment l'objet de statistiques enregistrées, l'IUMI est dans l'impossibilité de fournir des données répondant directement à cette question.
- 3.4.2 Du point de vue de l'IUMI, on peut penser toutefois que les navires non assurés ne répondront pas aux mêmes exigences de qualité et que d'une manière générale ils seront plus vieux et ne feront pas l'objet de contrôles périodiques réguliers de qualité (passage en cale sèche, normes de classification, etc.). L'IUMI a indiqué qu'il est statistiquement prouvé que les navires anciens figurent davantage dans les rapports de sinistres que les nouveaux, c'est-à-dire que le nombre de navires-citernes anciens sinistrés est supérieur par rapport à l'ensemble des navires qui naviguent. Partant de cette constatation, l'IUMI pense que les navires non assurés sont à l'origine d'un plus grand nombre de sinistres, toujours par rapport à l'ensemble du groupe, que les navires assurés, mais ne peut appuyer cette hypothèse sur aucune preuve concluante.
- 3.4.3 Il semble que la qualité de l'équipage intervient également car, d'après l'IUMI, les membres d'équipage qualifiés préfèrent généralement naviguer sur des navires plus jeunes et/ou plus gros. Il semble raisonnable de penser qu'il en irait de même pour les navires de qualité supérieure que ce soit au plan de l'entretien ou de l'exploitation.
- 3.4.4 Le CMI a toutefois fait observer que, pour l'essentiel, le rapport de l'OCDE tendait à prouver qu'il n'existait pas de lien bien établi entre la question des navires sous-normes et celle de l'assurance. Pour illustrer ce point, le CMI a fait référence à un certain nombre de sinistres bien connus où ni la gestion ni l'état d'entretien du navire n'avait laissé à désirer et où une assurance convenable avait été contractée. Le Comité a également indiqué que les dispositions prises par les propriétaires de navires en matière d'assurance sont dans la pratique dictées en grande partie par des banques et a été d'avis que le propriétaire d'un navire sous-normes aurait probablement plutôt tendance à se surassurer qu'à prendre le risque de naviguer sans assurance.
- 3.4.5 Bien qu'il ne semble sans doute pas illogique de penser que les navires qui ne sont couverts par aucune assurance sur corps sont généralement de moindre qualité que ceux qui sont assurés, le CMI a fait observer que, d'après l'expérience des juristes membres de leurs associations nationales de droit maritime, il serait enclin à dire que les propriétaires de navires de moindre qualité ont tendance à être surassurés plutôt que non assurés, peut-être parce qu'ils escomptent tirer profit d'une perte totale.
- 3.4.6 À la page 10 de son rapport, l'OCDE dit, dans le cadre de l'aperçu général, qu'il n'existe normalement qu'une faible relation entre la qualité de l'exploitation du navire et l'incidence des actions en responsabilité, notamment pour ce qui est des grosses demandes d'indemnisation. Même si, comme le veut le bon sens et d'après l'expérience acquise dans d'autres domaines, on était fondé à penser qu'il existe une corrélation entre la qualité de l'exploitant du navire et les demandes d'indemnisation de petite à moyenne importance, cette corrélation se trouve être inversement proportionnelle à l'importance de la demande. D'après le rapport, il est généralement admis dans le secteur de l'assurance maritime qu'il n'est pas possible de déceler une quelconque relation dans le cas des

sinistres entraînant des demandes d'indemnisation dépassant US\$2 millions; ces sinistres semblent se produire de manière plus ou moins aléatoire avec des exploitants à tous les niveaux de qualité (page 44 du rapport de l'OCDE). Il semble donc que, même si l'on pouvait dégager une corrélation entre l'absence d'assurance sur corps et la qualité du navire et de son exploitation, on n'en serait pas pour autant automatiquement amené à conclure que l'absence d'assurance sur corps est une indication du risque probable qu'un navire soit mis en cause dans un sinistre grave.

3.4.7 Il semble donc qu'en ce qui concerne cette question également, on ne dispose pas à ce stade de renseignements qui soient exacts et d'une pertinence directe. Il est difficile de prévoir s'il serait possible de se procurer ces renseignements au moyen d'enquêtes sur le terrain et/ou d'autres recherches visant à rassembler des données statistiquement fiables mais, en tout état de cause, il semblerait nécessaire de procéder à des recherches factuelles approfondies. Les renseignements disponibles sur la corrélation entre la qualité du navire et sa gestion et la probabilité que ce navire soit mis en cause dans un sinistre grave semblent amener à penser qu'il existe une corrélation semblable avec l'absence d'assurance sur corps mais, sans un complément d'enquêtes, il sera impossible de tirer des conclusions.

### 3.5 Question 3

*Quelles possibilités ont les assureurs sur corps d'étudier la qualité des navires et de quelle qualité sont ces contrôles?*

3.5.1 Il n'est manifestement concevable de pouvoir faire jouer aux assureurs sur corps un rôle utile dans la promotion de la qualité du transport maritime des hydrocarbures que si ces assureurs ont effectivement la possibilité d'examiner la qualité des navires qu'ils assurent. Il est également évident que la valeur de la contribution effective que les assureurs sur corps apportent actuellement en matière de sécurité dépend de la qualité des mécanismes en place pour veiller à ce que les contrôles de qualité soient effectivement menés de manière à remplir leur fonction. Ces questions semblent donc relever de la compétence du Groupe de travail.

3.5.2 De l'avis de la délégation française, il y aurait également lieu d'étudier s'il existe entre les assureurs sur corps des mécanismes leur permettant de partager les informations au sujet de l'état des navires, dans quelle mesure la qualité des contrôles ou des audits qu'ils effectuent fait l'objet d'une vérification et dans quelle mesure les pratiques dans ce domaine sont homogènes.

3.5.3 S'agissant de la question de la qualité des contrôles et des enquêtes menées et/ou vérifiées par les assureurs sur corps, l'IUMI a fait savoir que la plupart de ces assureurs suivent les directives en matière d'assurance et les règles et règlements intérieurs, qui obligent les assureurs à veiller à ce que la classification et les enquêtes soient effectuées par des organismes de bonne réputation et à ce que des contrôles et des passages en cale sèche soient périodiquement effectués à des intervalles appropriés. Les assureurs doivent également veiller à ce que ces enquêtes soient correctement menées après un sinistre et pendant la période couverte par la police.

3.5.4 L'IUMI a toutefois fait observer qu'un organisme commercial tel que l'IUMI ne pouvait pas établir de directives contraignantes en matière d'assurance. Elle formule régulièrement des observations sur des questions de qualité, en montrant combien il est important de pouvoir s'appuyer sur des sociétés de classification fiables et bien connues et sur des enquêtes de bonne qualité. L'IUMI a également fait observer que les assureurs ont accès à des renseignements fiables sur la qualité d'un navire (notamment grâce à Equasis, SIRE, Green Awards ou US Qualship).

3.5.5 Dans le cadre juridique disponible, l'IUMI s'efforce de fournir des renseignements mais elle a souligné une difficulté sous-jacente due à la stricte réglementation de la concurrence qui limite la mesure dans laquelle les assureurs peuvent partager les renseignements et elle a fait valoir que les assureurs seraient grandement aidés dans leurs efforts s'il était possible de modifier la législation et la réglementation nationales et régionales de manière à autoriser un échange d'informations plus libre.

- 3.5.6 L'IUMI estime que les principaux obstacles au partage des renseignements tiennent aux restrictions juridiques qui empêchent le partage des informations soit pour favoriser la concurrence, soit à cause du risque de voir ce partage de renseignements nuire à une tierce partie. Ces préoccupations sont particulièrement présentes au sein de l'Union européenne et aux États-Unis. L'IUMI estime que toutes mesures susceptibles d'être prises au plan international pour assouplir ces restrictions dans des domaines qui auront une incidence sur le partage des renseignements relatifs à l'exploitation et à la qualité des navires aideraient grandement le secteur de l'assurance maritime à favoriser les efforts tendant à améliorer le transport maritime.
- 3.5.7 Il semble ressortir clairement des renseignements disponibles que les assureurs sur corps ont eux aussi déjà pris d'importantes mesures pour être plus sensibles aux risques qu'ils assurent et plus critiques à leur égard. En particulier, ils font généralement un effort conscient pour s'enquérir de la qualité du propriétaire du navire dans la mesure où l'on sait bien dans le secteur des assurances que pour pouvoir évaluer convenablement un risque, il est important d'évaluer la qualité du propriétaire/exploitant du navire et non pas seulement la qualité du navire (voir la page 23 du rapport de l'OCDE).
- 3.5.8 Il semble également manifeste que le marché de l'assurance sur corps reste très concurrentiel. De ce fait, il serait donc d'abord, en toute logique, difficile pour les assureurs sur corps d'obtenir des renseignements utiles de la part des propriétaires d'un navire et à leur sujet, notamment lorsque les renseignements demandés ne présentent pas un intérêt direct pour le propriétaire ou qu'il ne peut pas les utiliser directement. En deuxième lieu, il serait toujours, de ce fait, difficile de parvenir à une conclusion différente de celle que l'on trouve dans le rapport de l'OCDE, à savoir que tant que le marché de l'assurance sur corps restera en l'état, toute autre contribution que les assureurs sur corps pourront apporter à l'amélioration du transport maritime sera limitée (voir la page 65 du rapport de l'OCDE).

### 3.6 Question 4

*Existe-t-il une corrélation entre le type de contrat d'assurance conclu et les antécédents du navire en matière de sinistres?*

- 3.6.1 La dernière question à laquelle la délégation française voulait qu'il soit répondu était de savoir s'il existait une corrélation entre certains types d'assurance sur corps, tels que par exemple les contrats comportant des franchises élevées, et un nombre plus élevé de sinistres.
- 3.6.2 Selon la délégation française, cette partie de l'étude serait probablement la plus difficile à mener parce qu'elle supposerait d'étudier un large éventail de contrats ou de clauses, dont une partie pourrait montrer que l'assureur a eu un doute sur la qualité du navire ou de ses composantes (équipement, équipage, fonctionnement). En dehors des franchises, l'étude pourrait également porter sur les clauses d'exclusion ou les clauses relatives à l'usure.
- 3.6.3 Selon l'IUMI, ces renseignements ne sont pas statistiquement disponibles. L'IUMI a cependant formulé une observation générale selon laquelle les propriétaires de navire qui souscrivent des polices d'assurance sur corps assorties de franchises élevées offrent généralement une plus grande solvabilité que les propriétaires qui ne sont disposés qu'à accepter une franchise pour leur propre compte. Il a été fait observer qu'une grande solvabilité implique normalement la disponibilité de fonds permettant une gestion de qualité.
- 3.6.4 Le CMI a fait observer que dans tout arrangement de financement d'un navire on trouve comme condition universelle que le navire doit être assuré, d'ordinaire pour un montant minimal dépassant nettement le montant restant dû au titre du prêt, auprès d'un assureur de bonne réputation et avec des conditions d'assurance garantissant la protection de l'établissement financier qui intervient et impliquant son approbation. De l'avis du CMI cela ne permettra pas dans la pratique le genre d'arrangement - ou l'absence d'arrangement - envisagé en matière d'assurance par la délégation française.

- 3.6.5 À part les informations limitées fournies par l'IUMI, on ne dispose d'aucuns renseignements qui permettent de tirer des conclusions sur cette question. Dans ce cas également, il faudra donc inévitablement effectuer des recherches approfondies visant à rassembler des données pertinentes si l'on veut poursuivre l'examen de cette question. Il faudrait déterminer si cela est possible, car il faudrait établir des distinctions assez subtiles entre les divers types de contrat d'assurance sur corps et les clauses appliquées dans la pratique.

#### **4 Quelques conclusions préliminaires**

- 4.1 À la session de mars 2008 du Groupe de travail, l'Administrateur a déjà indiqué que les renseignements rassemblés jusque-là ne donnaient pas d'indications claires sur les diverses questions en cause et qu'il était possible qu'il apparaisse clairement en juin que, faute d'informations, il était impossible d'aboutir à des conclusions solides. L'Administrateur a le regret de confirmer que cela semble bien être le cas. Quelques renseignements ont certes été obtenus, comme indiqué plus haut, mais il s'agit de renseignements très fragmentaires, qui ne sont pas suffisamment concluants pour répondre à l'attente du Groupe de travail.
- 4.2 De l'avis de l'Administrateur, ce manque d'informations ne pourrait trouver une solution que grâce à des recherches et à une enquête approfondies, qui exigeraient de recourir à des services et à des connaissances spécialisés concernant tant le marché de l'assurance sur corps que les méthodes scientifiquement fiables de collecte de données statistiquement sûres. Aussi l'Administrateur estime-t-il que le Secrétariat ne serait pas en mesure de procéder à ce complément de recherche et d'enquête sans engager un chercheur/consultant approprié. Une telle recherche viserait essentiellement à rassembler des données statistiquement fiables au sujet des questions énoncées plus haut, après quoi ces renseignements devraient être analysés en vue de tirer des conclusions utiles et pratiques au sujet d'éventuelles mesures concernant les assureurs sur corps et/ou des accords dans ce domaine et visant à renforcer la qualité du transport maritime en vrac des hydrocarbures.
- 4.3 Il y a cependant lieu de noter que l'Administrateur ne peut préciser avec certitude si ces recherches permettront d'obtenir les renseignements nécessaires car, même si ce type de renseignements était accessible il faudrait beaucoup compter sur la coopération des entreprises concernées. Il ne saurait davantage préciser avec certitude si ces renseignements indiqueraient clairement les améliorations susceptibles d'être apportées aux accords d'assurance sur corps pratiqués sur le marché afin d'assurer un plus haut niveau de qualité au transport maritime des hydrocarbures.
- 4.4 Si le Groupe de travail souhaite qu'une telle recherche approfondie soit menée, l'Administrateur pourrait être chargé de discuter et de mettre au point, avec les candidats appropriés, un éventuel projet de recherche et de donner au Groupe de travail une indication du coût probable de cette opération. À l'heure actuelle il est impossible de donner une telle indication car on ne connaît pas clairement l'ampleur de la recherche dont on aurait besoin. Il s'agirait pour le Groupe de travail de prendre en compte la question des frais probables et peut-être pour l'Assemblée du Fonds de 1992 de les approuver.

#### **5 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'Administrateur de discuter et de mettre au point, avec des candidats appropriés, un éventuel projet de recherche approfondie sur les questions en cause et de donner au Groupe de travail une indication du coût probable de cette opération.
-