



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

CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

Note de la présidente

Résumé:	Afin de recenser plus facilement les résultats de chacune des réunions et faciliter la préparation du rapport du Groupe de travail à l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 2008, la présidente a rédigé, en collaboration avec le Secrétariat, un résumé des questions soulevées et des résultats obtenus par le Groupe au cours de ses quatre réunions.
Mesures à prendre:	a) examiner la proposition de la présidente de ne pas prolonger le mandat du Groupe de travail; et b) formuler des recommandations finales à l'Assemblée.

1 Introduction

- 1.1 Le Groupe de travail a maintenant tenu quatre réunions, en mai 2006, mars 2007, juin 2007 et mars 2008 respectivement et se donne pour tâche de terminer son mandat d'ici octobre 2008 au plus tard, comme il en a été convenu en principe à sa première réunion, en mai 2006 (document 92FUND/WGR.4/3, paragraphe 7.4.4). Les rapports de chaque réunion du Groupe de travail ont été publiés en tant que documents 92FUND/WGR.4/3, 92FUND/WGR.4/5, 92FUND/WGR.4/8 et 92FUND/WGR.4/11. Après avoir achevé ses travaux, le Groupe de travail doit faire des recommandations finales à l'Assemblée (document 92FUND/A/ES.10/18, paragraphe 5.8).
- 1.2 À la quatrième réunion, la Présidente a souligné que bien qu'il y ait eu d'importantes discussions et que des informations détaillées aient été reçues des membres du secteur sur les changements survenus dans les pratiques, le Groupe de travail n'avait encore aucune proposition bien définie à soumettre à l'Assemblée. Elle a suggéré que, pour recenser plus facilement les résultats de chacune des réunions et faciliter la préparation du rapport du Groupe de travail à l'Assemblée, elle rédige, en collaboration avec le Secrétariat, un résumé des questions soulevées et des résultats obtenus par le Groupe au cours de ses quatre réunions. Ce résumé constituerait la base du rapport du Groupe de travail à l'Assemblée (document 92FUND/WGR.4/11, paragraphe 8.2).

2 Questions examinées

- 2.1 À sa 10^{ème} session extraordinaire, tenue en février 2006, l'Assemblée a décidé que, dans l'accomplissement de son travail, le groupe de travail s'efforcerait avant tout (document 92FUND/A/ES.10/18, paragraphe 5.9):

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

2.2 Au cours des quatre réunions du Groupe de travail, la présidente a périodiquement encouragé les États Membres et les observateurs à soumettre des documents et à appeler l'attention du Groupe sur tout élément qui présentait un intérêt et relevait de son mandat. Le Groupe de travail a présenté en retour plus de 18 documents qui ont alimenté des débats variés et fructueux couvrant tous les sujets énoncés au paragraphe 2.1 ci-dessus, et d'autres encore. Les conclusions de ces débats sont présentées à la section 3 ci-après.

3 Questions et conclusions

3.1 Question préliminaire

3.1.1 À la première réunion du Groupe de travail, il a été soulevé la question de savoir s'il devait principalement faire porter son attention sur les navires ne relevant ni du champ d'intervention des sociétés de classification membres de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) ni de celui des assureurs en responsabilité appartenant à l'International Group of P&I Clubs. Après un échange de vues, il a été décidé que le Secrétariat entreprendrait une étude en vue d'établir si ces navires étaient davantage susceptibles d'être impliqués dans des événements de pollution que les navires relevant du champ d'intervention de l'IACS ou de celui de l'International Group of P&I Clubs.

3.1.2 S'appuyant sur les résultats d'une étude réalisée par le Secrétariat (document 92FUND/WGR.4/4/1), le Groupe de travail a conclu, à sa deuxième réunion, que les navires ne relevant ni du champ d'intervention des sociétés de classification membres de l'IACS, ni de celui des assureurs appartenant à l'International Group of P&I Clubs, n'étaient pas davantage susceptibles d'être impliqués dans des événements de pollution que les navires qui relevaient de ce champ d'intervention et ne devraient donc pas faire l'objet de l'attention particulière du Groupe de travail.

3.2 Critères communs pour la délivrance des certificats requis par la Convention sur la responsabilité civile

Question

3.2.1 À la première réunion du Groupe de travail en mai 2006, l'International Group of P&I Clubs a été le premier à se pencher sur le point a) des domaines de travail spécifiques indiqués dans le mandat,

énoncés au paragraphe 2.1 ci-dessus. Dans le document 92FUND/WGR.4/2/3, l'International Group a proposé que les États envisagent d'adopter des lignes directrices communes à appliquer aux certificats délivrés en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile sur la base des 'cartes bleues' délivrées par les clubs de l'International Group. Dans le cas des autres organismes de financement, des critères communs devraient être arrêtés pour évaluer leur viabilité financière afin de dresser une liste d'organismes de financement agréés dont la garantie permette aux États de délivrer les certificats requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 3.2.2 Le document 92FUND/WGR.4/2/2, présenté par INTERTANKO, l'OCIMF, l'International Group of P&I Clubs et BIMCO, contenait les mesures que les États pourraient éventuellement prendre afin de promouvoir le transport maritime de qualité, tout en reconnaissant, cependant, que ces mesures relevaient plus du champ d'intervention de l'OMI que du mandat du Groupe de travail. Les co-auteurs de ce document ont proposé, dans le cas où le propriétaire d'un navire souhaitait placer son navire sous pavillon d'un autre État, que les deux États concernés coopèrent afin de faire en sorte que toute défaillance du navire constatée par l'ancien État du pavillon soit corrigée avant que le navire ne soit accepté par le nouvel État. Ils ont aussi suggéré que les États harmonisent les critères de contrôle effectués par l'État du port et adoptent une base de données commune et homogène à laquelle auraient accès les assureurs, affréteurs, etc.
- 3.2.3 Plusieurs États, dont l'Allemagne, le Libéria et le Royaume-Uni, ont fourni des informations concernant les procédures qu'ils utilisent pour la délivrance des certificats requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (documents 92FUND/WGR.4/7, 92FUND/WGR.4/7/7 et 92FUND/WGR.4/4/2 respectivement). D'autres États ont également évoqué leurs propres pratiques lors des discussions autour de ces documents.
- 3.2.4 Au cours de ces discussions, le Groupe de travail a noté, notamment, les procédures d'évaluation suivies par les États qui avaient communiqué des renseignements sur leurs pratiques en ce qui concerne la délivrance des certificats requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux navires dont l'assureur n'était pas membre de l'International Group of P&I Clubs.
- 3.2.5 À la deuxième réunion du Groupe de travail, la délégation d'observateurs de l'IUMI, reconnaissant qu'il pourrait s'avérer difficile de vérifier la garantie d'un assureur quand celui-ci n'était pas membre de l'International Group of P&I Clubs, a suggéré que c'était auprès du département financier de l'autorité de réglementation des assurances d'un État donné ou de son équivalent, qu'on trouverait peut-être la source d'information la plus appropriée quand on voulait contrôler un tel prestataire d'assurance (document 92FUND/WGR.4/5, paragraphe 7.4.18).
- 3.2.6 Au cours de ces discussions, le Groupe de travail a aussi noté les processus suivis par les États qui avaient communiqué des informations concernant leurs pratiques en matière de contrôles de sécurité et de qualité effectués préalablement à la délivrance des certificats requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. À la deuxième réunion du Groupe de travail, une délégation a indiqué qu'une démarche avait été engagée pour faire coïncider le processus d'inspection avec le processus de certification, en exigeant que les inspections aux fins de contrôle par l'État du port soient réalisées dans les trois mois qui précédaient la date de renouvellement de l'assurance afin que les éléments sur l'état récent du navire soient immédiatement disponibles (document 92FUND/WGR.4/5, paragraphe 7.4.17).

Conclusion

- 3.2.7 Sur la base de l'examen de cette question, il semblerait que les États ne rencontrent pas de difficultés quand un navire est assuré par un membre de l'International Group. De toute évidence, les États doivent cependant vérifier si les contrôles qu'ils pratiquent sont appropriés et s'ils sont mis en oeuvre quand l'assureur n'est pas membre de l'International Group. Les États devraient prendre note des pratiques des États qui se sont exprimés, vérifier leurs propres pratiques et examiner la possibilité d'adopter des procédures qui leur soient communes à tous, en particulier dans les domaines sources de difficultés. L'initiative d'une telle procédure est du ressort des États Membres

et aucune proposition à ce sujet n'a été présentée au Groupe de travail. Les États devraient examiner, notamment, s'il y a lieu de faire coïncider la question de la sécurité et la qualité du navire, et si les certificats sont délivrés exclusivement sur la base des conventions ou si les autorités chargées de leur délivrance, l'État du pavillon et le secteur tirent tous bénéfice de l'ensemble des informations touchant à la qualité du navire qui pourraient être disponibles.

3.3 Partage des informations entre les assureurs maritimes

Question

- 3.3.1 Concernant le point b) du paragraphe 2.1 ci-dessus, à sa première réunion, le Groupe de travail a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.4/2, présenté par la délégation d'observateurs de l'OCIMF, qui a fourni des informations concernant le guide de l'OCIMF sur la gestion et l'auto-évaluation des navires-citernes (TMSA selon le sigle anglais) qui est un outil destiné à aider les propriétaires/exploitants de navires à évaluer et améliorer leurs systèmes de gestion. Il a été noté que le TMSA définissait la pratique de la gestion selon 12 principes essentiels, ce qui donnait une liste de contrôle destinée aux propriétaires/exploitants de navires visant à assurer les meilleurs résultats en matière de sécurité et d'environnement. Chacun de ces principes définit les objectifs et les principaux indicateurs de performances à prendre en compte pour atteindre les grands buts qui y sont fixés. Il a été noté par ailleurs que l'OCIMF gère un site web sur lequel les propriétaires/exploitants de navires peuvent effectuer et revoir régulièrement en ligne leurs évaluations. Chaque propriétaire/exploitant contrôle totalement l'accès à ses données TMSA et peut les communiquer à la personne de son choix, par exemple à des affréteurs, à des assureurs, à l'État du pavillon, aux États du port, etc. Le Groupe de travail a noté que, de l'avis de l'OCIMF, les données du TMSA pourraient être un outil utile pour de nombreuses parties concernées telles que les assureurs et les États du pavillon et du port, mais que l'accès aux informations dépendait de l'accord du propriétaire/exploitant du navire.
- 3.3.2 À sa première réunion, le Groupe de travail a proposé au Comité maritime international (CMI) d'entreprendre une étude aux fins de:
- a) déterminer les facteurs, y compris les législations et les pratiques nationales, qui permettent/obligent/empêchent les assureurs maritimes et d'autres entités commerciales de partager des informations sur leurs clients;
 - b) vérifier si la législation et les pratiques en matière de concurrence tiennent compte de la nécessité de prendre des mesures visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures.
- 3.3.3 Les auteurs du document 92FUND/WGR.4/2/1, qui avaient suggéré cette étude au départ, avaient proposé ultérieurement qu'au vu des résultats de l'étude, le Groupe de travail pourrait alors formuler des propositions sur la manière dont les États Membres pourraient supprimer ces obstacles afin de permettre aux assureurs de partager leurs informations dans le souci de favoriser des transports maritimes de qualité et soumettre, s'il y a lieu, une déclaration de politique générale commune et un plan d'action à l'approbation de l'Assemblée.
- 3.3.4 À la suite de ses deuxième et troisième réunions, le Groupe de travail, décidant que l'étude devrait porter principalement sur les difficultés rencontrées par les assureurs de biens, avait invité le CMI à aller de l'avant sur cette base et avait approuvé l'examen des questions proposées à cette fin dans le document 92FUND/WGR.4/7/4.
- 3.3.5 À sa quatrième réunion, le Groupe de travail a noté que le questionnaire final, tel qu'énoncé à l'annexe au document 92FUND/WGR.4/10, avait été remis aux associations nationales de droit maritime au début d'octobre 2007 et que, au moment de la réunion, neuf réponses avaient été reçues. La délégation d'observateurs du CMI a informé le Groupe de travail qu'un premier examen de ces réponses avait, selon elle, souligné les différences considérables existant entre les pratiques de

chaque État et donné une idée de la difficulté qu'il y aurait probablement à faire une synthèse des résultats pour en dégager une série de principes qui puissent être recommandés à l'ensemble des États. Malgré la complexité des questions et la diversité des réponses reçues, le représentant de la délégation du CMI a recommandé au Groupe de travail de poursuivre l'enquête.

- 3.3.6 Le Groupe de travail avait été informé à sa deuxième réunion, qu'une étude similaire avait déjà été réalisée par l'International Group of P&I Clubs (voir le document 92FUND/WGR.4/4/4). Les résultats de cette étude avaient montré cependant que le problème n'avait été rencontré que dans la législation norvégienne et qu'il avait été résolu. Le Groupe de travail avait été informé de la modification de la législation norvégienne dans le document 92FUND/WGR.4/4/3 soumis par la Norvège, qui avait aussi été présenté à la deuxième réunion du Groupe.
- 3.3.7 Tandis que plusieurs délégations ont suggéré que tous les États devraient examiner leur législation nationale et signaler au Groupe de travail tout obstacle empêchant le partage des informations concernant la sécurité du navire, une délégation s'est demandée, étant donné que de nombreux clubs P&I au sein de l'International Group étaient installés au Royaume-Uni et, donc, assujettis à la législation britannique, s'il était nécessaire que les États examinent de la sorte leur législation. Cette délégation a informé le Groupe que cette question était également en cours d'examen par un groupe de travail au sein de l'Union européenne, en rapport avec la réglementation sur le droit international privé et le droit des assurances.
- 3.3.8 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a indiqué au Groupe de travail que, bien que de nombreux Clubs P&I au sein de l'International Group étaient installés au Royaume-Uni, il y en avait également qui se trouvaient en Norvège, en Suède, au Japon et aux États-Unis et qui étaient tous tenus d'émettre des contrats d'assurance conformément aux conditions énoncées dans la législation nationale de leur pays de résidence. Cette délégation a souligné que les divers systèmes juridiques établis dans chacun de ces pays avaient été pris en compte pour envisager les mesures prises par l'International Group afin de promouvoir le transport maritime de qualité (voir le document 92FUND/WGR.4/4/4).
- 3.3.9 Le Groupe de travail a noté que l'International Group avait rédigé une clause type à insérer dans les contrats d'assurance par l'ensemble des clubs au sein de l'International Group, stipulant que le propriétaire du navire acceptait le partage des informations relatives à la condition du navire. Il a été noté que l'International Group avait été informé de manière officieuse qu'obliger de la sorte le propriétaire du navire à donner son accord, pouvait soulever des problèmes en rapport avec la législation sur la concurrence si, par exemple, un navire était mis en vente et que l'on envisageait de changer le club P&I dans lequel il était inscrit. Il a été observé par ailleurs que le nouveau club P&I, pour étudier la demande d'assurance, exigerait une inspection de la part du précédent assureur P&I et que la divulgation des résultats de cette inspection et des informations qu'elle contenait, pourrait avoir des incidences sur le prix de vente du navire. Il a été noté également que certains clubs, se fondant notamment sur le fait qu'une telle situation puisse se produire, hésitaient à adopter cette clause.
- 3.3.10 Si le précédent club devait ne pas être en mesure ou ne pas souhaiter partager les informations relatives au navire, la délégation d'observateurs de l'International Group a indiqué que le nouveau club devrait alors, pour résoudre éventuellement les difficultés énoncées au paragraphe 3.3.9 ci-dessus, faire en sorte qu'une nouvelle inspection du navire soit effectuée avant qu'il puisse être inscrit.
- 3.3.11 Au vu de l'ensemble des discussions tenues lors des quatre réunions et eu égard aux préoccupations diverses exprimées, y compris celle selon laquelle l'étude du CMI était trop générale pour présenter un réel intérêt pour le Groupe de travail et que, notamment, elle devait se concentrer sur les navires-citernes et non les navires en général, il était clair qu'une légère majorité de délégations s'opposait à la poursuite de l'étude.

- 3.3.12 Si elle acceptait la décision du Groupe de travail selon laquelle le CMI devait renoncer à poursuivre l'étude pour son compte, la délégation d'observateurs du CMI a indiqué que le sujet restait à l'ordre du jour de sa conférence d'octobre 2008 et que le CMI continuerait probablement l'étude pour ses propres besoins. Cette délégation a invité les États membres du CMI participant au Groupe de travail de ne pas cesser d'encourager leurs associations nationales de droit maritime à répondre au questionnaire pour faire en sorte que le CMI recueille des réactions aussi larges que possible. Elle a fait savoir que le CMI publierait sans doute un compte-rendu sur son site web en octobre 2008, dont le Groupe de travail pouvait toujours tirer profit.

Conclusion

- 3.3.13 Il fallait souhaiter que la résolution du problème de la législation norvégienne ainsi que l'intégration de la clause type de l'International Group dans les contrats de ses membres faciliteraient et encourageraient le partage des informations entre les assureurs maritimes, étant donné que c'était la meilleure façon, et la plus pratique, de garantir la transparence nécessaire pour améliorer la qualité du transport maritime, y compris le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. La présidente a engagé les États Membres à donner suite à la demande du CMI d'encourager leurs associations nationales de droit maritime à répondre au questionnaire et à prendre note des résultats de l'étude quand ils seraient disponibles en octobre. Toute difficulté nouvelle identifiée à ce stade pourrait alors être portée à l'attention de l'Assemblée aux fins d'examen.
- 3.4 Mesures pratiques permettant d'améliorer la coordination entre les assureurs, les propriétaires de navires et les chargeurs afin de promouvoir des transports maritimes de qualité

Question

- 3.4.1 En ce qui concerne la question d'obtenir une coordination plus efficace et transparente entre les assureurs, les propriétaires de navires et les chargeurs [point c), paragraphe 2.1 ci-dessus], la délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a indiqué, à la première réunion du Groupe de travail, qu'il s'agissait là en grande partie de la question de la liberté pour les assureurs et les acteurs concernés du secteur des transports maritimes d'échanger des informations. Plus ce libre échange serait possible entre les assureurs et les acteurs concernés du secteur plus il deviendrait facile pour les uns et les autres d'identifier les navires sous-normes et de prendre des mesures concernant ces navires. Cette délégation a fait valoir que les clubs de l'International Group inspectaient entre 10 et 20% de tous les navires inscrits et qu'il serait très utile aux Clubs de pouvoir accéder aux données relatives à l'inspection des navires provenant d'autres sources. Elle a proposé que les États fassent porter leurs efforts sur la suppression des barrières et des obstacles au niveau national empêchant le libre échange des informations tel qu'indiqué à la section 3.3 ci-dessus.
- 3.4.2 Le représentant de l'International Group of P&I Clubs et celui de l'IACS ont informé le Groupe de travail que les relations et la coopération entre les organisations s'étaient améliorées et qu'elles travaillaient de concert à améliorer la qualité du transport maritime.

Conclusion

- 3.4.3 On a estimé que l'amélioration de la coordination entre les assureurs, les propriétaires de navires et les affréteurs dépendait aussi de la capacité et de la volonté de ceux-ci de partager les informations et qu'il fallait par conséquent souhaiter que les solutions énoncées à la section 3.3 renforceraient également la coopération au sein du secteur.
- 3.5 Refus ou retrait des certificats requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

Question

- 3.5.1 En ce qui concerne le point d) des domaines d'action énoncés dans le document 92FUND/WGR.4/2/3 qu'il a soumis à la première réunion, l'International Group of P&I

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

- 3.5.2 Un débat de fond sur cette question a eu lieu à la troisième réunion du Groupe de travail avec, pour commencer, la présentation par le Canada et la France d'un document concernant la proposition relative à la possibilité de lier la qualité des navires à la délivrance ou au retrait des certificats requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. À cette réunion, les co-auteurs ont invité le Groupe de travail à examiner si l'Assemblée était apte à prendre une décision de politique générale en ce qui concerne le pouvoir des États Membres de fixer d'autres conditions de délivrance des certificats requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.5.3 Le débat sur ce sujet a conclu que, puisqu'il n'y avait pas eu de majorité claire en faveur des propositions, le Groupe de travail n'était pas encore en situation de formuler de recommandations à l'Assemblée (document 92FUND/WGR.4/8, paragraphe 7.2.35).
- 3.5.4 À la quatrième réunion, la délégation canadienne avait rédigé une proposition révisée mais, à l'issue de consultations avec la délégation française et d'autres États intéressés, était parvenue à la conclusion que le soutien était insuffisant pour soumettre un document sur la question à l'examen du Groupe. Elle a indiqué, cependant, qu'elle continuait de penser que la question revêtait une grande importance et qu'elle espérait avoir la possibilité de la soulever à nouveau dans le cadre d'une session future de l'Assemblée du Fonds de 1992.

Conclusion

Il est apparu que le soutien au sein du Groupe de travail était insuffisant pour poursuivre cette question.

- 3.6 L'impact de tarifs et de primes d'assurance différenciés qui encouragent des transports maritimes de qualité

Question

- 3.6.1 Concernant la question de la faisabilité et l'impact de tarifs et de primes d'assurance différenciés qui encouragent des transports maritimes de qualité, il a été noté que l'International Group of P&I Clubs n'avait trouvé aucun élément d'information qui permette de soutenir qu'il y avait une corrélation directe entre les navires sous-normes et les mauvais bilans en matière de sinistres et qu'une grande majorité de sinistres maritimes mettaient en cause des navires de bonne qualité. On a fait observer, à la première réunion du Groupe de travail, qu'un exploitant de qualité pouvait avoir un mauvais bilan (pour des raisons dues au hasard ou de par la nature de son activité commerciale ou encore de la zone commerciale où il opère) alors que l'exploitant d'un navire sous-normes pouvait avoir un bon bilan (pour les mêmes raisons). Il a été noté que le coût des assurances ne représentait qu'une part très faible des coûts d'exploitation des propriétaires de navires et une augmentation même notable n'aurait sans doute pas d'effet vraiment dissuasif sur les exploitants de navires sous-normes, étant donné le caractère mutualiste des assurances fournies par les Clubs, qui garantie que la charge financière d'une demande d'indemnisation importante due à un navire sous-normes est partagée entre les membres du club à hauteur de la rétention individuelle du club, puis par tous les propriétaires

membres des clubs du Groupe au titre de l'accord de pool. Il a en outre été noté que l'International Group pensait que l'objectif devrait donc être de repérer l'exploitant du navire sous-normes puis de lui retirer ou de lui refuser une couverture d'assurance plutôt que de simplement relever le coût de cette couverture. Pour ces raisons, l'International Group demandait instamment aux États de s'attacher à mettre au point et à appuyer des mesures visant à repérer les navires sous-normes afin que, si ces normes n'étaient pas haussées au niveau minimum requis, leur couverture d'assurance puisse leur être retirée ce qui permettrait d'empêcher effectivement ces navires de naviguer.

Conclusion

3.6.2 S'appuyant sur ces informations, le Groupe de travail a conclu que la différenciation des tarifs et des primes d'assurances n'étaient pas de nature à entraîner une amélioration notable de la qualité du transport maritime des hydrocarbures en vrac.

3.7 Assurance sur corps

Question

3.7.2 À sa troisième réunion, suite à une proposition de la délégation française, le Groupe de travail a invité le Secrétariat à mener une étude, en coopération avec l'International Union of Marine Insurance (IUMI) et le CMI, afin d'examiner le rôle que les prestataires d'assurances sur corps pouvaient jouer pour identifier et éliminer les navires sous-normes, promouvoir des assurances tenant compte de l'état des navires et encourager des conditions d'exploitation et de gestion à même d'améliorer la qualité du transport des hydrocarbures.

3.7.3 L'Administrateur a écrit au Gouvernement français, à l'IUMI et au CMI, pour leur demander des informations et les inviter à faire part de leurs vues sur la manière dont une telle étude pourrait être réalisée. Sur la base des réponses, l'Administrateur a procédé à un examen et une analyse préliminaires de ces questions. Il a soumis un document présentant les résultats et contenant des suggestions sur la façon dont le Groupe de travail pourrait, s'il le voulait, faire avancer cette question (document 92FUND/WGR.4/13).

Conclusion

Le Groupe de travail n'est pas encore parvenu à une conclusion sur cette question.

3.8 Autres questions examinées

Mesures d'incitation économique à l'intention des propriétaires de navires de qualité

Dans le document 92FUND/WGR.4/2/2 présenté par INTERTANKO, l'OCIMF, l'International Group of P&I Clubs et BIMCO, les co-auteurs ont proposé d'instaurer des mesures d'incitation économique telles que des tarifs portuaires réduits et une diminution du nombre d'inspections des navires pour encourager le transport maritime de qualité. Il a été noté que certains ports avaient mis en œuvre des formules de 'primes vertes' selon lesquelles les navires répondant aux normes les plus élevées étaient assujettis à des droits portuaires réduits. La proposition n'a toutefois pas recueilli d'appui suffisant au sein du Groupe de travail.

4 Recommandations de la présidente

4.1 La présidente se félicite des résultats obtenus par le secteur, qui a changé ses pratiques pour aider à promouvoir le transport maritime de qualité, et note avec intérêt les similitudes existant entre les pratiques des États Membres. Elle encourage les États à poursuivre l'examen de leurs propres pratiques et à les comparer avec celles des autres États, afin de procéder aux réajustements et aux améliorations appropriés.

- 4.2 De l'avis de la présidente, le Groupe de travail a concentré ses travaux sur les domaines proposés dans son mandat. Toutefois, des idées supplémentaires ont aussi été examinées et même si elles n'ont pas recueilli l'adhésion de la majorité du Groupe de travail, la présidente conseille néanmoins à ces délégations de continuer à creuser ces idées si elles y attachent beaucoup d'importance.
- 4.3 La présidente pense qu'il n'y a pas lieu de prolonger le mandat du Groupe de travail étant donné que les domaines mentionnés au paragraphe 2.1 ont été étudiés en profondeur et avec toute l'attention possible. Elle suggère au Groupe de travail de formuler ses recommandations finales à l'Assemblée à partir des conclusions énoncées à la section 3 du présent document.

5 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à:

- a) prendre note des informations figurant dans le présent document;
 - b) examiner la proposition de la présidente de ne pas prolonger le mandat du Groupe de travail; et
 - c) formuler ses recommandations finales à l'Assemblée.
-