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

ASSEMBLÉE
13ème session
Point 23 de l'ordre du jour

92FUND/A.13/21/1
15 septembre 2008
Original: ANGLAIS

QUATRIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS

92FUND/WGR.4/15

RAPPORT SUR LA CINQUIÈME RÉUNION DU QUATRIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS

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

Note de l'Administrateur

Résumé:	À sa cinquième et dernière session, tenue le 25 juin 2008, le Groupe de travail a clos ses discussions relatives à l'étude effectuée par le Secrétariat pour trouver des mesures concernant l'assurance sur corps qui pourraient être susceptibles de promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures. Le Groupe est ensuite parvenu à finaliser ses conclusions en ce qui concerne toutes les autres questions relevant de son mandat, qui seront présentées à l'Assemblée à sa session d'octobre 2008.
Mesures à prendre:	Noter les conclusions du Groupe de travail énoncées à la section 8.

Introduction

1.1 Le 4ème Groupe de travail intersessions a été créé par l'Assemblée à sa 10ème session extraordinaire, tenue en février/mars 2006, pour trouver des mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures (document 92FUND/A/ES.10/18, paragraphes 5.8 à 5.13).

1.2 Le Groupe a tenu ses quatre premières réunions les 23 et 24 mai 2006, 15 mars et 14 juin 2007 et 13 mars 2008 respectivement, sous la présidence de Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark).

1.3 Conformément à la décision de l'Assemblée, tous les gouvernements et toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales ayant le droit de participer à l'Assemblée du Fonds de 1992 ont été invités à être représentés au sein du Groupe de travail. Les représentants du secteur, par exemple les propriétaires de navires, les importateurs d'hydrocarbures, les compagnies d'assurance et les sociétés de classification, ont été encouragés à participer aux travaux du Groupe. L'Organisation maritime internationale (OMI) a été invitée elle aussi.

2 Participation

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

Algérie
Angola
Allemagne
Argentine
Australie
Bahamas
Belgique
Bulgarie
Cameroun
Canada
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)
Colombie
Danemark
Espagne
Fédération de Russie
Fidji
Finlande
France
Gabon
Ghana
Grèce
Îles Cook
Îles Marshall
Inde
Irlande
Italie
Japon
Lettonie
Libéria
Lituanie
Malaisie
Malte
Maroc
Mexique
Nigéria
Norvège
Oman
Panama
Papouasie-Nouvelle Guinée
Pays-Bas
Philippines
Pologne
Portugal
Qatar
République de Corée
République dominicaine
Royaume-Uni
Singapour
Sri Lanka
Suède
Trinité-et-Tobago
Tunisie
Turquie
Uruguay
Venezuela

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

Arabie saoudite
Bénin
Équateur
Koweït
République arabe syrienne
Ukraine

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

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne
Organisation maritime internationale (OMI)
Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)
Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)
Comité maritime international (CMI)
Conseil européen des industries chimiques (CEFIC)
Groupe international des importateurs de gaz naturel liquéfié (GIIGNL)
International Group of P&I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Union internationale de l'assurance maritime (IUMI)

3 Mandat du Groupe de travail

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

a) élaborer des propositions concernant des mesures et des lignes directrices sans caractère technique à l'intention des États contractants et du secteur des transports maritimes dans le but de promouvoir des transports maritimes de qualité en veillant à ce que des contrôles et des procédures efficaces soient établis pour obtenir que les navires assurés et bénéficiant de certificats soient aptes à effectuer le transport d'hydrocarbures par mer régi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds;

b) faire une proposition à l'Assemblée à sa session d'octobre 2006 concernant son calendrier de travail;

c) faire rapport sur l'avancement de ses travaux à chaque session ordinaire de l'Assemblée;

d) déterminer des questions connexes autres que celles visées ci-dessous dans la mesure où il pourra les juger utiles pour mener à bien sa tâche dans le cadre des Conventions en vigueur et faire les recommandations appropriées à l'Assemblée; et

e) faire des recommandations à l'Assemblée à la fin de ses travaux.

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

a) d'étudier et de formuler des propositions en vue de l'établissement de critères communs qui soient appliqués uniformément par les États contractants afin de garantir qu'une assurance en bonne et due forme ait bien été contractée avant que les États ne délivrent les certificats 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'assurance afin que le transport d'hydrocarbures soit plus sûr;

e) d'étudier la possibilité d'établir des taux et des primes d'assurance différenciés qui favoriseraient des transports maritimes de qualité, et d'étudier l'impact de cette mesure; et

f) d'étudier les moyens d'encourager et de renforcer la participation des sociétés de classification à la promotion de transports maritimes de qualité.

4 Discussions des précédentes réunions du Groupe de travail

Les listes des documents publiés en rapport avec les quatre premières réunions du Groupe de travail figurent dans les documents 92FUND/WGR.4/INF.2, 92FUND/WGR.4/INF.4, 92FUND/WGR.4/INF.6 et 92FUND/WGR.4/INF.8 respectivement. On trouvera les rapports de ces réunions dans les documents 92FUND/WGR.4/3, 92FUND/WGR.4/5, 92FUND/WGR.4/8 et 92FUND/WGR.4/11.

5 Documents présentés à la cinquième réunion du Groupe de travail

Les documents suivants ont été soumis au Groupe de travail:

92FUND/WGR.4/13	Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – étude effectuée par le Secrétariat
92FUND/WGR.4/14	Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – Conclusions du Groupe de travail

6 Introduction de la Présidente

6.1 En ouvrant la cinquième réunion du Groupe de travail, la Présidente a rappelé à ce dernier qu'il avait clôturé sa quatrième réunion en déclarant, au vu du nombre limité de documents ayant été soumis à cette réunion, qu'il apparaissait, sauf si d'autres documents de fond étaient présentés, que les travaux du Groupe arrivaient à leur terme. Elle a également rappelé au Groupe qu'elle avait encouragé, à cette réunion, les États Membres et les observateurs qui estimaient qu'il y avait encore d'autres thèmes à débattre présentant un intérêt et relevant du mandat du Groupe de travail, à ne pas manquer la dernière occasion de les porter à l'attention du Groupe à cette cinquième réunion. Elle a noté, au vu des documents présentés à la cinquième réunion, qu'aucune question nouvelle n'avait été soulevée et a conclu, en fonction des résultats des discussions concernant l'étude relative à l'assurance sur corps effectuée par le Secrétariat, que cette réunion serait probablement la dernière du Groupe de travail.

6.2 Sur la suggestion de la Présidente, le Groupe de travail a décidé qu'il traiterait d'abord l'étude relative à l'assurance sur corps (section 7), avant d'examiner le document préparé par la Présidente résumant toutes les questions qui avaient été soumises au Groupe et les résultats obtenus au cours de ses quatre réunions (section 8), dans le but, si les États membres en étaient d'accord, de faire de ce document la base du rapport du Groupe de travail devant être soumis à l'Assemblée à la date butoir, fixée en principe à octobre 2008.

7 Question à régler: le rôle de l'assurance sur corps dans la promotion du transport maritime de qualité des hydrocarbures

7.1 La présidente a rappelé au Groupe de travail l'étude concernant l'assurance sur corps qui avait été demandée par la délégation française à la troisième réunion du Groupe, en juin 2007 (document 92FUND/WGR.4/8, paragraphes 7.1.24 à 7.1.38).

7.2 L'Administrateur a introduit le document 92FUND/WGR.4/13 en brossant un bref historique de la question (sections 1 et 2), avant de communiquer les résultats de l'étude (section 3) ainsi que son analyse et ses conclusions (section 4).

7.3 Le Groupe de travail a rappelé qu'à la réunion de juin 2007, la délégation française avait fait part de ses préoccupations concernant l'absence d'obligation d'assurance sur corps pour les navires, de la plus ou moins grande qualité, ou rigueur, des assureurs corps ou encore de la diversité des types de contrats et des effets de ces facteurs sur la qualité des navires. Cette délégation avait proposé une série de questions (paragraphe 2.4 du document 92FUND/WGR.4/7/3), suggérant que, pour y répondre, le Groupe de travail devrait dans un premier temps identifier les corrélations possibles entre l'assurance sur corps des pétroliers et les incidents relevés susceptibles de mettre en jeu la responsabilité de leur propriétaire. Dans un second temps, si certains de ces liens étaient avérés, cette délégation avait indiqué qu'il conviendrait d'étudier quelles mesures relatives à l'assurance sur corps seraient à même de promouvoir le transport de qualité des hydrocarbures (obligation d'assurance, obligations d'informations pesant sur l'assureur ou sur le propriétaire etc.).

7.4 Le Groupe de travail avait invité le Secrétariat à entreprendre l'étude demandée, avec la coopération des parties concernées afin de répondre aux questions soulevées dans le document 92FUND/WGR.4/7/3.

7.5 À la quatrième réunion du Groupe de travail, en mars 2008, l'Administrateur avait fait brièvement le point sur l'état d'avancement de l'étude, avertissant le Groupe qu'il était possible qu'en juin ce dernier doive constater qu'il n'était pas en mesure de tirer de conclusion claire sur ce sujet, faute d'informations suffisantes.

7.6 Le Groupe de travail a noté que le Secrétariat avait mené à bien l'étude telle que proposée initialement par la délégation française et avait, notamment, examiné les quatre questions ci-après:

- Combien de navires-citernes transportant des hydrocarbures naviguent-ils sans assurance sur corps?
- Existe-t-il un rapport entre l'absence d'assurance sur corps et le nombre d'incidents relevé mettant en cause ces navires?
- Quelles possibilités ont les assureurs corps de contrôler l'état des navires et quelle est la qualité de ces contrôles?
- Existe-t-il un rapport entre le type de contrat d'assurance conclu et les antécédents du navire en matière de sinistres?

7.7 Le Groupe de travail a noté, après la quatrième réunion, que l'ensemble des réponses des trois parties concernées avaient été reçues et que l'Administrateur s'en était inspiré pour effectuer une analyse et une étude préliminaires des questions concernées.

Combien de navires-citernes transportant des hydrocarbures naviguent-ils sans assurance sur corps?

7.8 S'agissant de la première question, il a été reconnu qu'il pourrait être intéressant, si les navires sans assurance sur corps devaient être plus souvent impliqués dans des sinistres que ceux qui étaient assurés, d'étudier la possibilité de compenser ces effets par des contrôles plus rigoureux ou plus fréquents effectués dans d'autres cadres comme, par exemple, les autorité de contrôle de l'État du port. L'Administrateur a fait observer toutefois, dans la mesure où il n'existe dans aucun segment du secteur des transports maritimes de registre centralisé des navires non assurés, qu'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. On ne semble donc pas disposer de renseignements exacts sur cette question, a-t-il conclu. La délégation d'observateurs de 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 le sont pas.

Existe-t-il un rapport entre l'absence d'assurance sur corps et le nombre de sinistres relevé mettant en cause un navire-citerne transportant des hydrocarbures ?

7.9 L'Administrateur a expliqué que les réponses à la deuxième question reposaient sur des hypothèses générales plutôt que sur des informations précises puisque, malheureusement, les navires non assurés ne faisaient pas du tout ou pas suffisamment l'objet de relevés statistiques qui auraient permis à l'IUMI de fournir des données répondant directement à cette question. Il a souligné que, selon l'IUMI, on peut penser que les navires non assurés ne répondent pas aux mêmes exigences de qualité et que, d'une manière générale, ils sont plus vieux et ne font pas l'objet de contrôles périodiques réguliers de qualité. Partant de cette constatation, l'IUMI pense également que les navires non assurés sont à l'origine d'un plus grand nombre de sinistres que les navires assurés, mais rappelle qu'elle ne peut étayer cette hypothèse par aucune preuve concluante.

7.10 L'Administrateur a souligné que les autres informations reçues en réponse à cette question, telles qu'énoncées au paragraphe 3.4 du document 92FUND/WGR.4/13, l'avaient amené à la conclusion que l'on ne disposait pas, pour l'heure, d'informations précises et directement utiles. Par ailleurs, il était difficile de prévoir si de telles informations pouvaient être obtenues par des études de terrain et autres travaux de recherche en vue de collecter des données fiables sur le plan statistique. Il a expliqué que les informations disponibles concernant la corrélation entre l'état du navire et ses activités et la probabilité qu'il soit impliqué dans un sinistre grave, pourraient laisser supposer qu'une corrélation semblable existe en l'absence d'assurance sur corps mais, sans études supplémentaires, il était impossible de tirer une conclusion affirmant que l'existence d'une assurance sur corps serait ou non synonyme de qualité du navire.

Quelles possibilités ont les assureurs corps de contrôler l'état des navires et quelle est la qualité de ces contrôles?

7.11 L'Administrateur a souligné que la troisième question semblait relever de la compétence du Groupe de travail puisqu'on ne peut concevoir faire jouer aux assureurs corps un rôle utile dans la promotion de la qualité du transport maritime des hydrocarbures que si ces derniers ont effectivement la possibilité d'examiner l'état des navires qu'ils assurent. Il a également fait observer que l'intérêt de la contribution effective que les assureurs 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.

7.12 Le Groupe de travail a pris note que, de l'avis de la délégation française, il y aurait également lieu d'étudier s'il existe entre les assureurs 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.

7.13 Le Groupe de travail a pris acte de la réponse reçue de l'IUMI à la question relative à la qualité des contrôles, inspections et/ou vérifications effectués par les assureurs corps, dans laquelle elle fait savoir que la plupart de ces assureurs suivent les directives en matière d'assurance ainsi que les règles et règlements intérieurs qui les obligent à veiller à ce que la classification et les inspections soient effectuées par des organismes de bonne réputation et à ce que des contrôles et des passages en cale sèche soient effectués à intervalles appropriés.

7.14 L'IUMI avait souligné dans sa réponse qu'elle formulait régulièrement des observations sur les questions de qualité, en montrant combien il était important de pouvoir s'appuyer sur des sociétés de classification fiables et de bonne notoriété ainsi que sur des inspections de haute qualité. L'IUMI avait également fait observer que les assureurs avaient accès à des renseignements fiables sur l'état d'un navire (par le biais d'Equasis, SIRE, Green Awards, US Qualship etc.) et qu'elle s'efforçait, dans le cadre juridique disponible, de fournir des renseignements mais que la réglementation stricte en matière de concurrence limitait la mesure dans laquelle les assureurs pouvaient les partager.

7.15 L'Administrateur a expliqué que, bien qu'il ressorte clairement des renseignements disponibles que les assureurs corps ont déjà pris d'importantes mesures pour être plus attentifs aux risques qu'ils assurent et plus critiques à leur égard, en particulier en faisant consciemment l'effort de s'enquérir de la qualité du propriétaire du navire, il est néanmoins parvenu à la conclusion que tant que le marché de l'assurance sur corps, qui est hautement concurrentiel, restera en l'état, la contribution que ces assureurs pourront apporter à l'amélioration du transport maritime restera assez limitée. L'Administrateur a souligné qu'à cet égard, cela allait dans le sens des conclusions du rapport de l'Organisation de coopération et de 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).

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

7.16 À la quatrième question, l'IUMI a répondu que ces renseignements n'étaient pas, selon elle, statistiquement disponibles. Elle avait 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 réduite pour leur propre compte. Il a été observé qu'une grande solvabilité implique normalement la disponibilité de fonds permettant une gestion de qualité.

7.17 L'Administrateur a souligné que l'on ne disposait pas, exception faite des informations fournies par l'IUMI, d'autres renseignements permettant de tirer des conclusions sur cette question. Il faudrait effectuer des recherches approfondies en vue de rassembler des données pertinentes si l'on voulait poursuivre l'examen de cette question.

Débats et conclusions

7.18 Après avoir analysé les réponses reçues, l'Administrateur a confirmé les craintes qu'il avait exprimées au début au Groupe de travail, à sa réunion de mars 2008, à savoir qu'il n'existait pas d'informations facilement accessibles intéressant directement les questions qui formaient la base de l'étude. Bien que l'on ait obtenu certains renseignements, tel qu'indiqué plus haut, ils étaient parcellaires et pas suffisamment concluants pour les besoins du Groupe. Par ailleurs, ce manque d'information ne pourrait, à son avis, trouver de solution qu'avec des recherches et une enquête approfondies qui exigeraient de recourir à un savoir-faire 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. Par conséquent, si le Groupe de travail souhaitait qu'une telle étude soit entreprise, il ne voyait pas d'autre option que d'engager un chercheur/consultant spécialisé dans ces deux domaines.

7.19 Il a indiqué qu'il ne pouvait préciser avec certitude si ces recherches permettraient d'obtenir les renseignements nécessaires car, même si l'on parvenait à produire ce type de renseignement, il faudrait compter largement avec la coopération des entreprises concernées. L'Administrateur a également expliqué que l'on ne pouvait pas, à l'heure actuelle, donner une indication précise du coût d'une telle opération, car on ne connaissait pas exactement l'ampleur des travaux de recherche dont on aurait besoin.

7.20 Plusieurs délégations ont remercié le Secrétariat pour son document, reconnaissant que les informations disponibles n'étaient pas suffisantes pour tirer des conclusions solides en ce qui concerne les questions traitées. Plusieurs autres ont aussi considéré, étant donné la possibilité que des recherches plus approfondies ne donneraient pas nécessairement des résultats plus probants, que le Secrétariat ne devrait pas continuer à examiner la question.

7.21 Un certain nombre de délégations ont à nouveau fait des observations sur la question de l'existence d'obstacles empêchant les assureurs maritimes de partager les informations entre eux, question qui avait fait l'objet d'une précédente étude réalisée par le CMI à la demande du Groupe de travail. Cette étude avait été interrompue sur décision du Groupe à sa réunion de mars 2008. La délégation d'observateurs de l'IUMI, en particulier, avait encouragé les États membres à envisager une modification de la législation et de la réglementation nationales et régionales de manière à autoriser un échange d'informations plus libre.

7.22 La délégation d'observateurs du CMI, évoquant notamment le rapport de l'OCDE, a fait observer que ledit rapport soulignait également l'impact important que pourrait avoir le fait de modifier les lois et réglementations pertinentes sur le secteur de l'assurance et son accès aux informations relatives à la qualité des navires et de leurs exploitants.

7.23 Tout en prenant acte de la précédente décision du Groupe de travail de ne pas continuer à financer l'étude sur ce secteur, la délégation d'observateurs du CMI a déclaré néanmoins qu'il fallait, à son avis, poursuivre les travaux sur le sujet et rappelé au Groupe que le CMI avait décidé de le faire.

7.24 La Présidente a remercié le Secrétariat, au nom du Groupe de travail, pour le document 92FUND/WGR.4/13 et pour ses efforts en vue d'obtenir des réponses aux questions soulevées précédemment par la délégation française. Elle a également exprimé sa gratitude à cette délégation qui a aidé le Secrétariat à mettre à jour les informations disponibles ainsi qu'aux observateurs des organisations de l'IUMI et du CMI qui se sont efforcés sans relâche d'apporter leur soutien au Groupe de travail.

7.25 S'appuyant sur les discussions de la présente réunion, la Présidente a conclu qu'il n'y avait pas de soutien en faveur de la poursuite de l'étude concernant l'assurance sur corps. Elle a souligné, toutefois, qu'une telle décision ne signifiait pas que le Groupe de travail ne reconnaissait pas l'importance de la question ni le rôle que pouvaient jouer les compagnies d'assurance dans la promotion de la qualité de la navigation maritime. Elle a laissé entendre, quel que soit le devenir du quatrième Groupe de travail, que la question reviendrait vraisemblablement, à un moment ou à un autre, à l'ordre du jour des discussions au sein des organes directeurs des FIPOL.

8 Questions examinées et conclusions arrêtées au cours des cinq réunions du Groupe de travail

8.1 Examen du document présenté par la Présidente

8.1.1 Le Groupe de travail a pris note du document 92FUND/WGR.4/14, soumis et introduit par la Présidente, qui contient un résumé des questions soulevées et des résultats obtenus par le Groupe au cours de ses quatre réunions. Ce dernier a accepté d'utiliser le document récapitulatif comme base de son rapport à l'Assemblée.

8.1.2 Au cours des quatre réunions du Groupe de travail, la Présidente avait 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 avait présenté en retour plus de 20 documents qui avaient alimenté des débats variés et fructueux couvrant tous les sujets énoncés au paragraphe 3.2 ci-dessus, et d'autres encore. Les conclusions de ces débats sont présentées aux sections 8.2 à 8.9 ci-après.

8.2 Question préliminaire

8.2.1 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 évènements de

pollution que les navires relevant du champ d'intervention de l'IACS ou de celui de l'International Group of P&I Clubs.

8.2.2 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 évènements 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.

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

Question

8.3.1 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.

8.3.2 Le document 92FUND/WGR.4/2/2, présenté par INTERTANKO, l'OCIMF, l'International Group of P&I Clubs et BIMCO, contient 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.

8.3.3 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.

8.3.4 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 rapport avec 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.

8.3.5 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).

8.3.6 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

8.3.7 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 œuvre quand l'assureur n'est pas membre de l'International Group. Les États devraient également prendre note des pratiques des États qui se sont exprimés sur la question, 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.

8.4 Partage des informations entre les assureurs maritimes

Question

8.4.1 Concernant le point b) du paragraphe 2.1 ci-dessus, à sa première réunion, le Groupe de travail avait pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.4/2, présenté par la délégation d'observateurs de l'OCIMF, qui avait 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 avait été noté que le TMSA définit la pratique de la gestion selon 12 principes essentiels, ce qui donne 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 avait 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.

8.4.2 À sa première réunion, le Groupe de travail avait 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; et

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.

8.4.3 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.

8.4.4 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.

8.4.5 À sa quatrième réunion, le Groupe de travail avait 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 avait recommandé au Groupe de travail de poursuivre l'enquête.

8.4.6 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.

8.4.7 Tandis que plusieurs délégations avaient 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'était demandé, 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 avait 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.

8.4.8 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs avait 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 avait 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).

8.4.9 Le Groupe de travail avait 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 avait été noté que l'International Group avait été informé de manière officieuse que le fait d'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 avait 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 avait été noté également que certains clubs, se fondant notamment sur le fait qu'une telle situation puisse se produire, hésitaient à adopter cette clause.

8.4.10 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 avait 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.

8.4.11 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.

8.4.12 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

8.4.13 ll 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.

8.5 <u>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</u>

Question

8.5.1 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 avait 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 avait 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.

8.5.2 Le représentant de l'International Group of P&I Clubs et celui de l'IACS avaient 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

8.5.3 Il avait été 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.

8.6 Refus ou retrait des certificats requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

Question

8.6.1 En ce qui concerne le point d) des domaines d'action énoncés dans le document 92FUND/WGR.4/2/3 qu'il avait soumis à la première réunion, l'International Group of P&I Clubs avait fait savoir au Groupe de travail que les règles de tous les clubs de l'International Group prévoyaient 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 étaient 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 œuvre, 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 œuvre, 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.

8.6.2 Un débat de fond sur cette question avait 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 avaient 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.

8.6.3 Le débat sur ce sujet avait conclu que, puisqu'il n'y avait pas 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).

8.6.4 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 avait 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.

8.7 L'impact de tarifs et de primes d'assurance différenciés qui encourageraient des transports maritimes de qualité

Question

8.7.1 Concernant la question de la faisabilité et de l'impact de tarifs et de primes d'assurance différenciés pour encourager des transports maritimes de qualité, il avait 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 avait 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 opérait) alors que l'exploitant d'un navire sous-normes pouvait avoir un bon bilan (pour les mêmes raisons). Il avait 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 garantit 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 avait, 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 cette raison, 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 portées au niveau minimum requis, leur couverture d'assurance puisse leur être retirée ce qui permettrait d'empêcher effectivement ces navires de naviguer.

Conclusion

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

8.8 Assurance sur corps

Question

8.8.1 À sa troisième réunion, suite à une proposition de la délégation française, le Groupe de travail avait invité le Secrétariat à effectuer une étude, avec la coopération de l'International Union of Marine Insurance (IUMI) et du 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.

8.8.2 L'Administrateur avait 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. Le Secrétariat avait effectué l'étude conformément à la proposition initiale de la délégation française en étudiant, notamment, les quatre questions ci-après:

- Combien de navires-citernes transportant des hydrocarbures naviguent-ils sans assurance sur corps?
- Existe-t-il un lien entre l'absence d'assurance sur corps et le nombre d'incidents relevé mettant en cause ces navires?
- Quelles possibilités ont les assureurs corps de contrôler l'état des navires et quelle est la qualité de ces contrôles?
- Existe-t-il un lien entre le type de contrat d'assurance conclu et les antécédents du navire en matière de sinistres?

8.8.3 Après la quatrième réunion, toutes les réponses avaient été reçues et l'Administrateur s'en était inspiré pour effectuer une étude et une analyse préliminaires des questions telles qu'énoncées dans le document 92FUND/WGR.4/13.

Conclusion

8.8.4 Après avoir analysé les réponses reçues, l'Administrateur a conclu qu'il n'existait pas, en général, d'informations facilement accessibles intéressant directement les questions qui formaient la base de l'étude. Il a indiqué que ce manque d'information ne pourrait, à son avis, trouver de solution qu'avec des recherches et une enquête approfondies qui exigeraient de recourir à un savoir-faire 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. Il avait également souligné que l'on ne pouvait pas garantir que ces recherches et enquêtes permettraient effectivement d'obtenir les informations voulues.

8.9 S'appuyant sur les débats de la cinquième réunion du Groupe de travail, la Présidente a conclu qu'il n'y avait pas de soutien en faveur de la poursuite de l'étude concernant l'assurance sur corps. Elle a souligné, toutefois, qu'une telle décision ne signifiait pas que le Groupe ne reconnaissait pas l'importance de la question ni le rôle que pouvaient jouer les compagnies d'assurance dans la promotion de la qualité de la navigation maritime. Elle a laissé entendre que, quel que soit le devenir du quatrième Groupe de travail, la question reviendrait vraisemblablement, à un moment ou à un autre, à l'ordre du jour des discussions au sein des organes directeurs des FIPOL

8.10 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 avaient 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 avait 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'avait toutefois pas recueilli d'appui suffisant au sein du Groupe de travail.

9 Conclusions finales

9.1 Le Groupe de travail a pris note des conclusions de la Présidente, énoncées à la section 4 du document 92FUND/WGR.4/14 dans lesquelles elle se félicitait des résultats obtenus par le secteur, qui a changé ses pratiques pour aider à promouvoir le transport maritime de qualité, et observait avec intérêt les similitudes existant entre les pratiques des États Membres. Elle encourageait par ailleurs 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.

9.2 Le Groupe de travail a noté que, de l'avis de la Présidente, le Groupe avait concentré ses travaux sur les domaines proposés dans son mandat tout en examinant d'autres sujets qui n'avaient pas recueilli l'adhésion de la majorité du Groupe de travail. La Présidente avait néanmoins conseillé à ces délégations de continuer à creuser ces sujets si elles y attachaient beaucoup d'importance.

9.3 La Présidente a remercié les États Membres qui s'étaient faits représenter au sein du Groupe de travail, en particulier ceux qui avaient soumis des documents et ceux qui avait fait connaître leurs opinions, ce qui avait permis au Groupe d'échanger des vues sur un grand nombre de questions diverses. Elle a aussi exprimé sa gratitude aux délégations d'observateurs, notamment à celles qui avaient fourni des contributions informant le Groupe de travail des procédures du secteur, ainsi qu'au CMI et à l'IUMI dont les connaissances spécialisées avaient été très utiles au Secrétariat et au Groupe de travail.

9.4 La Présidente a fait observer que l'on ne devrait pas juger les résultats du Groupe de travail au nombre de propositions soumises à l'Assemblée mais aux autres aspects de ses travaux qui avaient, notamment, fait naître une prise de conscience, montré la volonté de participer et de discuter et encouragé les initiatives visant à promouvoir le transport maritime de qualité.

9.5 La Présidente a salué tout particulièrement les efforts faits par le secteur en vue de promouvoir le transport maritime de qualité par des mesures autres que techniques et la transparence qui avait entouré leur accomplissement, indiquant que l'adoption de ces mesures n'aurait pas été possible il y a cinq ans, quand a été publié le rapport de l'OCDE auquel il avait été souvent fait référence pendant les débats du Groupe de travail.

9.6 Le Groupe de travail a remercié la Présidente pour la façon dont elle avait conduit et guidé le Groupe et a décidé, puisque les domaines mentionnés au paragraphe 3.2 avaient été étudiés de manière approfondie et autant qu'ils pouvaient l'être, que le mandat du Groupe ne devait pas être prolongé.

9.7 Enfin, la Présidente a déclaré, pour conclure, que si le Groupe de travail était arrivé à son terme, les efforts en vue de promouvoir le transport maritime de qualité devaient être poursuivis.

10 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à prendre note des conclusions du Groupe de travail énoncées à la section 8.