



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

QUATRIÈME GROUPE DE TRAVAIL  
INTERSESSIONS

92FUND/WGR.4/5  
10 mai 2007  
Original: ANGLAIS

## RAPPORT SUR LA DEUXIÈME 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 deuxième réunion, qui s'est tenue le 15 mars 2007, le Groupe de travail a poursuivi l'examen des procédures et pratiques actuelles et prévues du secteur des assurances maritimes et des États afin de promouvoir un transport maritime de qualité. Il a notamment relevé plusieurs mesures récentes prises par l'International Group of P&I Clubs pour contribuer de manière positive aux initiatives générales visant à améliorer la qualité des navires et les normes de sécurité. Les discussions ont également porté sur le partage des informations relatives à la qualité du transport maritime ainsi que sur les éventuels obstacles à ce partage.

**Mesures à prendre:**

Prendre note des informations communiquées.

## 1 Introduction

- 1.1 Le quatrième 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 qui permettraient de 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 deux premières réunions les 23 et 24 mai 2006 et le 15 mars 2007 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'OMI a été invitée elle aussi.

## 2 Participation

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

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

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

Arabie saoudite	Équateur
Brésil	République arabe syrienne

- 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:*

Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire)

Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)

*Organisations internationales non gouvernementales:*

Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)

Association internationale des sociétés de classification (IACS)

BIMCO

Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

Comité maritime international (CMI)

International Group of P&I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)

International Union of Marine Insurance (IUMI)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

**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 10<sup>ème</sup> 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 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.

#### **4 Première réunion du Groupe de travail**

4.1 La première réunion du Groupe de travail a été consacrée essentiellement aux procédures et pratiques actuelles et prévues du secteur de l'assurance maritime et des États afin de promouvoir le transport maritime de qualité. Le Groupe a également examiné le partage des informations relatives à la qualité du transport maritime ainsi que les obstacles à ce partage.

4.2 Le Groupe de travail a décidé de réaliser une étude visant à:

- a) déterminer quels sont les facteurs qui permettent/obligent/empêchent le partage, par les assureurs maritimes et les autres intervenants du secteur, d'informations sur leurs clients, y compris la législation et les pratiques nationales; et
- b) vérifier si les lois et pratiques en matière de concurrence prennent en considération la nécessité d'adopter des mesures visant à encourager le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

4.3 Le Groupe de travail a également décidé d'entreprendre une étude visant à déterminer dans quelle mesure il devrait 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 ni de celui des assureurs P&I appartenant à l'International Group of P&I Clubs.

4.4 Les documents ci-après ont été soumis au Groupe de travail à sa première réunion:

92FUND/WGR.4/2	Guide sur la gestion et l'auto-évaluation des navires-citernes (OCIMF)
92FUND/WGR.4/2/1	Partage d'informations entre les assureurs maritimes (Canada, France, Japon, Nigéria, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Uruguay)
92FUND/WGR.4/2/2	Mesures économiques susceptibles d'encourager les exploitants de navires-citernes de qualité (INTERTANKO, OCIMF, International Group of P&I Clubs et BIMCO)
92FUND/WGR.4/2/3	Mesures prises par l'International Group of P&I Clubs concernant les transports maritimes de qualité, ainsi que diverses propositions concernant les mesures spécifiques que les États pourraient prendre concernant les domaines d'intervention fixés au Groupe (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.4/2/4	Note de l'Administrateur par intérim sur l'étude de la suppression de l'assurance des navires sous-normes effectuée pour le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

4.5 Le rapport de la première réunion du Groupe de travail figure dans le document 92FUND/WGR.4/3.

#### **5 Documents présentés à la deuxième réunion du Groupe de travail**

Les documents ci-après ont été soumis au Groupe de travail:

92FUND/WGR.4/4/1	Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures –
------------------	--

	sinistres de pollution mettant en cause des navires ne relevant ni du champ d'intervention de l'Association internationale des sociétés de classification ni de celui de l'International Group of P&I Clubs (Note de l'Administrateur)
92FUND/WGR.4/4/2	Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – procédure de délivrance au Royaume-Uni des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile (Royaume-Uni)
92FUND/WGR.4/4/3	Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures (Norvège)
92FUND/WGR.4/4/4	Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – point sur les mesures prises par l'International Group of P&I Clubs en faveur d'un transport maritime de qualité (International Group of P&I Clubs)

## **6 Introduction de la Présidente**

- 6.1 En ouvrant la deuxième réunion, la Présidente a rappelé au Groupe de travail le mandat qui lui avait été confié et a souligné, notamment, l'élaboration de propositions concernant des mesures et directives sans caractère technique à l'intention de États contractants et du secteur des transports maritimes afin 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;
- 6.2 La Présidente a également rappelé au Groupe de travail les discussions tenues à sa première réunion sur la base des documents qui y avaient été présentés concernant le Guide de l'OCIMF sur la gestion et l'auto-évaluation des navires-citernes, les obstacles éventuels au partage des informations relatives au transport maritime de qualité, les éventuelles incitations économiques pour promouvoir le transport maritime de qualité et les mesures en cours d'examen et/ou mises en œuvre par l'International Group of P&I Clubs à cette même fin.
- 6.3 À la suggestion de la Présidente, le Groupe de travail a décidé de structurer ses discussions selon l'ordre de présentation des documents, comme suit:
- La nouvelle loi relative à la sûreté des navires adoptée par le Gouvernement norvégien et la suppression consécutive des obstacles juridiques qui empêchaient auparavant le partage des informations entre les assureurs maritimes norvégiens concernant les navires sous normes et leurs exploitants.
  - Les résultats de l'étude visant à déterminer dans quelle mesure les navires ne relevant ni du champ d'intervention des sociétés de classification qui étaient membres de l'IACS ni de celui des assureurs appartenant à l'International Group of P&I Clubs devraient faire l'objet de l'attention particulière du Groupe de travail.
  - Les mesures prises par l'International Group of P&I Clubs (International Group) en faveur d'un transport maritime de qualité.
  - Les procédures suivies par l'Administration maritime du Royaume-Uni pour la délivrance des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile.

## **7 Questions examinées par le Groupe de travail**

- 7.1 Partage des informations relatives à la qualité du transport maritime et les obstacles à ce partage
- 7.1.1 Le Groupe de travail a pris note des informations figurant dans le document 92FUND/WGR.4/4/3 présenté par la Norvège. En introduisant le document, la délégation norvégienne a estimé que le partage des informations relatives à la sûreté du navire avec les autres parties concernées, était un élément essentiel pour lutter contre le transport maritime sous-normes. Cette délégation a expliqué que les discussions au sein du Groupe de travail du Fonds de 1992 ainsi que les renseignements fournis par les Clubs P&I de l'International Group et par l'Union centrale des assureurs maritimes de Norvège avaient appelé l'attention du gouvernement sur les obstacles existant dans la législation nationale qui empêchaient les compagnies d'assurance de partager les informations concernant leurs clients.
- 7.1.2 Le Groupe de travail a noté qu'en 2006, le Gouvernement norvégien avait soumis au Parlement une proposition pour une nouvelle loi relative à la sûreté des navires, contenant un nouveau paragraphe qui autorisait les compagnies d'assurance à partager les informations concernant leurs clients quand elles avaient traité la sûreté du navire, et que cette proposition avait été adoptée par le Parlement et prendrait effet le 1er juillet 2007. Il a noté par ailleurs que ces informations pouvaient être partagées avec les autres compagnies d'assurance, les clubs P&I au sein de l'International Group, les organisations maritimes internationales, les sociétés de classification et les autorités maritimes nationales ou internationales.
- 7.1.3 La délégation norvégienne a estimé que la loi permettrait au secteur norvégien de l'assurance maritime de jouer un rôle plus actif dans l'amélioration de la sécurité en mer.
- 7.1.4 La délégation d'observateurs de l'IUMI a proposé d'étudier les résultats de la nouvelle législation en Norvège afin d'examiner si un accord international était du domaine du possible, à supposer que l'on puisse surmonter les obstacles juridiques comme la diffamation et la législation en matière de concurrence. Cette délégation a également souligné que la nouvelle loi norvégienne relative à la sûreté des navires faisait obligation à l'assureur d'envoyer à l'assuré une copie des informations restituées, ce qui pouvait, selon elle, poser d'autres problèmes juridiques.
- 7.1.5 Plusieurs délégations ont suggéré que tous les États devraient examiner leur législation nationale et signaler au Groupe de travail les obstacles qui s'opposent au partage des informations relatives à la sûreté des navires.
- 7.1.6 La délégation du Canada a informé le Groupe de travail qu'elle cherchait actuellement à savoir si des obstacles de la sorte existaient dans sa législation nationale et qu'elle n'en avait trouvé aucun, à l'heure où se tenait la réunion.
- 7.1.7 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.
- 7.1.8 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).

- 7.1.9 Cette délégation a fait savoir au Groupe de travail que la législation britannique ne contenait généralement pas de disposition interdisant le partage des informations relatives à la condition des navires, mais que les Clubs devaient prendre soin de restituer des informations authentiques et qu'ils avaient tout intérêt à obtenir l'autorisation des assurés avant de les partager. Cette délégation a également fait valoir que, puisque les problèmes de droit de la concurrence avaient été réglés de manière satisfaisante en Europe, elle espérait que l'on résoudrait de la même manière les questions liées à la législation anti-trust américaine.
- 7.1.10 Le Groupe de travail a noté que l'International Group avait rédigé une disposition 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 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 disposition.
- 7.1.11 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 7.1.10, faire en sorte qu'une nouvelle inspection du navire soit effectuée avant qu'il puisse être inscrit.

#### *Étude du CMI*

- 7.1.12 La Présidente a rappelé au Groupe de travail qu'il avait, à sa première réunion, invité le CMI à réaliser une étude avec les objectifs ci-après:
- a) déterminer quels étaient les facteurs qui permettent/obligent/empêchent le partage, par les assureurs maritimes et les autres intervenants du secteur, d'informations sur leurs clients, y compris la législation et les pratiques nationales; et
  - b) vérifier si les lois et pratiques en matière de concurrence prennent en considération la nécessité d'adopter des mesures visant à encourager le transport maritime de qualité des hydrocarbures.
- 7.1.13 L'Administrateur a fait savoir au Groupe de travail qu'à l'issue de la première réunion, il avait rencontré les représentants du CMI, en compagnie du précédent Administrateur, pour discuter de l'étude en détail. Il a expliqué qu'il était apparu clairement, à cette réunion, que le CMI ne serait pas en mesure de réaliser lui-même cette étude mais qu'elle devrait être commandée et payée par le Fonds de 1992. L'Administrateur a souligné que, si le budget ne suscitait pas forcément de débat, la difficulté venait de ce qu'on ignorait quelle était la nature exacte du problème. Faute d'explications, l'étude devrait avoir une portée très générale, ce qui pourrait alors s'avérer de peu d'intérêt par rapport au coût.
- 7.1.14 L'Administrateur a fait savoir au Groupe qu'à l'issue de la réunion avec le CMI, le Secrétariat avait écrit à BIMCO, à l'International Group of P&I Clubs, à INTERTANKO et à l'OCIMF, qui étaient les organisations susceptibles d'être aux prises avec le problème, afin d'obtenir un point de vue plus clair quant à sa nature exacte. Sur la base des informations reçues de ces organisations, on espérait que le Secrétariat était mieux à même de décider de l'orientation à donner à l'étude et à qui on devrait confier sa réalisation. Cependant, l'Administrateur a fait savoir au Groupe qu'il avait fallu un certain temps pour collecter les réponses et, que celles-ci, soit ne faisaient état d'aucun problème, soit n'identifiaient pas clairement le problème, soit encore, se contredisaient.

- 7.1.15 Il a été noté que, lorsque les informations avaient été rassemblées, on approchait de la date à laquelle devait se tenir la deuxième réunion du Groupe de travail, aussi l'Administrateur avait-il décidé de consulter ce dernier sur la meilleure façon de procéder.
- 7.1.16 Le Groupe de travail a indiqué que l'étude ne devrait pas être entreprise avant qu'il puisse définir avec plus de précision les questions auxquelles il voulait répondre.
- 7.1.17 Le Groupe de travail a invité le Secrétariat, l'IUMI et l'International Group of P&I Clubs à examiner quelles étaient les questions qui devraient figurer dans l'étude et à lui rendre leurs conclusions à sa prochaine réunion en juin.
- 7.1.18 Le Groupe de travail a invité tous les États à étudier leur législation nationale et à lui indiquer s'il s'y trouvait des obstacles empêchant le partage des informations relatives à la sûreté des navires.
- 7.1.19 Certaines délégations ont suggéré que l'IUMI et l'International Group of P&I Clubs pourraient utilement fournir aux États des lignes directrices concernant le type de questions qu'ils devraient poser en cherchant dans leur législation nationale s'il s'y trouvait éventuellement des obstacles au partage des informations.
- 7.2 Sinistres de pollution mettant en cause des navires ne relevant ni du champ d'intervention des sociétés de classification ni de celui de l'International Group of P&I Clubs
- 7.2.1 Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa première réunion, en mai 2006, il avait décidé de procéder à une étude visant à déterminer dans quelle mesure les navires ne relevant ni du champ d'intervention des sociétés de classification qui étaient membres de l'IACS ni de celui des assureurs P&I appartenant à l'International Group of P&I Clubs devraient faire l'objet de l'attention particulière du Groupe de travail. L'Administrateur adjoint/conseiller technique a présenté le document 92FUND/WGR.4/4/1 et rendu compte des résultats de l'étude qui avait été réalisée par le Secrétariat.
- 7.2.2 Le Groupe de travail a noté que l'étude avait été réalisée en utilisant les informations contenues dans la base de données sur les déversements d'hydrocarbures tenue par l'ITOPF et en faisant appel à l'expérience des FIPOL, qui ont traité 137 sinistres ayant donné lieu à des déversements d'hydrocarbures entre 1978 et 2006 .
- 7.2.3 L'Administrateur adjoint/conseiller technique a souligné que la base de données de l'ITOPF ne permettait pas de savoir par quelle société de classification un navire était classifié au moment d'un sinistre ayant donné lieu à un déversement d'hydrocarbures, mais indiquait bien l'identité de l'assureur P&I lorsqu'il était connu. Il a fait observer également, qu'aux fins de cette étude, l'ITOPF n'avait pas retenu les sinistres mettant en cause des navires d'un tonnage brut dépassant 29 548 tonnes, car aucun déversement n'avait eu pour origine un navire de ce type ne relevant pas de l'International Group of P&I Clubs.
- 7.2.4 Le Groupe de travail a noté qu'on avait constaté, au total, que 1313 sinistres, sur une période de 35 ans, avaient donné lieu à un déversement d'hydrocarbures persistants à partir de navires citernes assurés par des clubs appartenant à l'International Group of P&I Clubs. En revanche, 15 sinistres de ce type seulement mettaient en cause des navires qui n'étaient pas assurés par des clubs appartenant à l'International Group ou qui n'étaient pas réassurés au titre de l'accord de pool de l'International Group.
- 7.2.5 Le Groupe de travail a noté que les FIPOL avaient eu à connaître au total, pendant une période de 28 ans, de 137 sinistres dont 14 au total avaient mis en cause des navires, tous d'un tonnage de port en lourd inférieur à 2 000 tonnes, qui n'étaient pas assurés par des clubs de l'International Group of P&I Clubs. Huit de ces navires n'étaient couverts par aucune assurance et les six autres étaient couverts par des assurances à prime fixe.



- 7.2.6 L'Administrateur adjoint/conseiller technique a fait observer qu'il était possible que la base de données de l'ITOPF ne réunisse pas un échantillon représentatif de sinistres ayant donné lieu à un déversement et ayant mis en cause des navires ne relevant pas du champ d'intervention de l'International Group car une bonne partie des données avait, traditionnellement, été fournie par les clubs P&I, dont la plupart appartenaient à l'International Group.
- 7.2.7 Toutefois, a-t-il indiqué, lorsque l'on combinait les données de l'ITOPF avec l'expérience qu'avaient tirée les FIPOL des 123 déversements sur un total de 137 (soit 89,8 %) qui mettaient en cause des navires assurés par un assureur P&I appartenant à l'International Group of P&I Clubs, le résultat corroborait l'allégation selon laquelle l'International Group of P&I Clubs assurait environ 90 % des navires-citernes d'un tonnage brut inférieur à 29 548 tonnes.
- 7.2.8 Il a également expliqué que les données combinées de l'ITOPF et des FIPOL étayaient également la conclusion selon laquelle les navires ne relevant pas du champ d'intervention de l'International Group of P&I Clubs n'étaient pas davantage susceptibles d'être mis en cause dans des sinistres de pollution que les navires relevant de ce champ d'intervention et ne devraient donc pas faire l'objet de l'attention particulière du Groupe de travail en ce qui concerne la question de la qualité du transport maritime.
- 7.2.9 L'Administrateur adjoint/conseiller technique a indiqué que, même si les données de l'ITOPF et des FIPOL ne contenaient pas d'information sur les sociétés de classification des navires, il était entendu que très peu de navires assurés par les assureurs P&I appartenant à l'International Group of P&I Clubs étaient classifiés par des sociétés n'appartenant pas à l'IACS (document 92FUND/A.11/28, paragraphe 7.3.8). On pouvait donc en déduire que les navires ne relevant pas de l'IACS n'étaient pas davantage susceptibles d'être mis en cause dans des sinistres de pollution que les navires relevant de cette association et ne devraient donc pas faire l'objet de l'attention particulière du Groupe de travail.
- 7.2.10 La délégation de Chypre a demandé des informations supplémentaires concernant la répartition des déversements pendant la période de 35 ans couverte par l'étude, notamment sur la question de savoir si la fréquence des déversements provenant de navires qui ne relevaient pas du champ d'intervention de l'International Group of P&I Clubs avait augmenté ou diminué. La délégation d'observateurs de l'ITOPF a répondu qu'elle avait l'impression que rien n'indiquait que le rythme des déversements s'était accéléré au fil des ans. Il conviendrait cependant de faire des recherches afin de donner une réponse plus précise.
- 7.2.11 Le Groupe de travail a invité l'ITOPF à examiner les données et à lui faire rapport, à sa prochaine réunion, sur la question de savoir si la fréquence des déversements provenant de navires qui ne relevaient pas du champ d'intervention de l'International Group of P&I Clubs avait augmenté ou diminué pendant la période de 35 ans couverte par la base de données de l'ITOPF relatives aux déversements d'hydrocarbures.
- 7.2.12 Le Groupe de travail a conclu que, compte tenu des résultats de l'étude entreprise par le Secrétariat, les navires ne relevant pas du champ d'intervention des sociétés de classification membres de l'IACS, ni de celui des clubs P&I membres de l'International Group, n'étaient pas davantage susceptibles d'être impliqués dans des sinistres de pollution que les navires qui en relevaient et ne devraient donc pas faire l'objet de l'attention particulière du Groupe de travail.
- 7.3 Mesures prises par l'International Group of P&I Clubs (International Group) en faveur d'un transport maritime de qualité
- 7.3.1 Le Groupe de travail a pris note des informations figurant dans le document 92FUND/WGR.4/4/4 présenté par l'International Group of P&I Clubs.
- 7.3.2 En introduisant le document, la délégation d'observateurs de l'International Group a évoqué les discussions qui s'étaient tenues à la première réunion du Groupe de travail. Cette délégation a

rappelé aux délégués que le Sous-comité sur les normes des navires de l'International Group qui s'occupe des questions de gestion des assurances, et le Comité technique de la navigation chargé de l'inspection des clubs, avaient entrepris d'étudier en détail la manière dont les clubs membres de l'International Group pourraient, individuellement et collectivement, résoudre de façon plus efficace le problème de la qualité des transports maritimes. Il a été noté que le Sous-comité avait formulé des recommandations qui avaient, par la suite, été approuvées, adoptées et mises en œuvre par l'International Group.

7.3.3 Le Groupe de travail a noté que les mesures relatives à la qualité des navires, arrêtées et mises en œuvre au sein de l'International Group comportent notamment:

- de nouvelles lignes directrices en matière d'assurance applicables aux navires inscrits par de nouveaux membres et précisant les indicateurs de qualité à contrôler à chaque demande d'inscription notamment: le type du navire, son âge, son pavillon, sa construction et toute éventuelle modification ultérieure, sa classification actuelle et antérieure, les informations concernant la certification ISM (Code international de gestion de la sécurité) et ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires), le domaine et le type de commerce réalisé, la nationalité des officiers et de l'équipage, les caractéristiques de la direction, les antécédents en matière d'inspection P&I, les réclamations et le dossier des contrôles effectués par les États du port, ainsi que des renseignements détaillés sur tout refus ou retrait antérieur de la couverture assurance.
- l'harmonisation des critères applicables aux inspections des navires grâce à l'introduction de nouveaux seuils plus stricts (y compris le transport antérieur de cargaison de fuel-oil lourd) et instauration de procédures de déclaration pour les navires soupçonnés de ne pas respecter les normes.
- la portée minimale commune que doit avoir toute inspection effectuée par un club.
- la création d'une base de données centrale sur les inspections des navires, actualisée tous les mois par tous les clubs, avec indication détaillée des navires inspectés, cette base devant être consultée par les assureurs des clubs avant d'établir la prime correspondant au navire.
- la procédure du 'navire désigné' pour les navires qui ne répondent pas à des normes de qualité acceptables. Une base de données de navires désignés sera tenue à jour par le Groupe.
- le mécanisme de double rétention pour les 'navires désignés'.

7.3.4 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a fait observer que les nouvelles mesures susmentionnées comprenaient une évaluation théorique des risques (les nouvelles lignes directrices en matière d'assurance) ainsi qu'une évaluation matérielle/opérationnelle. La délégation a souligné également que les inspections des clubs P&I différaient quelque peu de celles effectuées par les sociétés de classification en ceci que les clubs examinaient les navires au regard de la responsabilité et prenaient expressément en compte les points suivants:

- Gestion du navire
- Sensibilisation à la sécurité et à l'environnement
- Sécurité incendie
- Engins de sauvetage
- Pollution

- Navigation
- État de la structure
- Machinerie
- Conformité au genre de la cargaison
- Maintenance et entretien des locaux

- 7.3.5 Le Groupe de travail a noté que la nouvelle procédure du ‘navire désigné’ et du mécanisme de double rétention avait été mise en oeuvre avec effet à compter du 20 février 2007. Il a noté également que la nouvelle procédure, qui était présentée dans un appendice à l’Accord de pool de l’International Group, prévoyait qu’un club pourrait signaler un navire dont il considérait qu’il ne satisfaisait pas aux normes minimales acceptables à respecter par les navires inscrits dans les clubs du Groupe. Ce navire serait inspecté par un comité indépendant et si le comité concluait que le navire ne satisfaisait pas à ces normes il serait considéré comme un ‘navire désigné’. Le Groupe a noté par ailleurs que l’inspection serait effectuée sur la base d’un formulaire d’enquête standard et d’un système de notation commun, et qu’une procédure d’appel était prévue. Les ‘navires désignés’ donneraient lieu à une double rétention (2x US\$ 7 millions pour 2007) dans le cadre du dispositif de mise en commun des demandes d’indemnisation (pool) de l’International Group en attendant qu’il soit remédié aux insuffisances constatées et, dans le cas où cela ne serait pas fait dans les 12 mois suivant la désignation du navire, les demandes d’indemnisation présentées par la suite seraient exclues du dispositif de pool.
- 7.3.6 La délégation d’observateurs de l’International Group of P&I Clubs a expliqué qu’un navire considéré comme ‘navire désigné’ et soumis, par la suite, à la double rétention tel qu’indiqué ci-dessus, se traduirait inévitablement pour le propriétaire par des difficultés à obtenir une couverture d’assurance pour le navire dans sa condition actuelle. La délégation a également indiqué que cette approche avait été préférée à la simple inscription de ces navires sur une liste noire et qu’elle avait été adoptée afin d’éviter des problèmes en relation avec la législation sur la concurrence. Par ailleurs, l’avis juridique reçu par l’International Group indiquait que les mesures qui avaient été mises en place ne porteraient atteinte ni aux règles sur la concurrence de l’Union européenne, ni à la législation américaine antitrust.
- 7.3.7 Plusieurs délégations ont salué le travail réalisé par l’International Group of P&I Clubs et fait part de leur satisfaction concernant les dispositions prises par les clubs afin de promouvoir le transport maritime de qualité.
- 7.3.8 Répondant à la question de savoir si l’International Group annulerait l’assurance d’un navire qui n’avait pas remédié aux insuffisances dans le délai de 12 mois, la délégation d’observateurs de l’International Group of P&I Clubs a expliqué qu’il avait été considéré que cette disposition serait dépourvue d’intérêt pratique étant donné que le système de pool constituait une protection essentielle pour un club et qu’aucun club ne voudrait prendre le risque d’assurer un propriétaire de navire sans limitation de remboursement.
- 7.3.9 La délégation d’observateurs de l’IUMI a indiqué que, bien que l’IUMI travaillait différemment de l’International Group of P&I Clubs, elle portait également une grande attention au problème. La délégation a proposé de présenter un document à la réunion de juin du Groupe de travail qui apporterait des précisions sur les mesures prises par l’IUMI pour améliorer la qualité du transport maritime.
- 7.3.10 Les représentants de l’International Group of P&I Clubs et ceux de l’IACS ont fait savoir au Groupe de travail que les relations et la coopération entre les organisations s’étaient améliorées et qu’elles collaboraient amplement pour améliorer la qualité du transport maritime.

- 7.4 Procédures suivies par l'Administration maritime du Royaume-Uni pour la délivrance des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile
- 7.4.1 Le Groupe de travail a noté les informations figurant dans le document 92FUND/WGR.4/4/2 présenté par le Royaume-Uni dans lequel sont exposées les procédures suivies par l'agence maritime et des garde-côtes britannique (Maritime and Coastguard Agency - MCA) quand elle délivre des certificats attestant qu'une assurance a été souscrite conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (certificats CLC).
- 7.4.2 Il a noté que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile avait été mise en oeuvre par le Royaume-Uni au moyen de la loi de 1995 sur la marine marchande (Merchant Shipping Act 1995). La section 163 de cette loi exigeait du propriétaire d'un navire du Royaume-Uni transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison, qu'il souscrive une telle assurance et que le navire soit muni d'un certificat délivré par l'État attestant que cette assurance a été contractée.
- 7.4.3 Il a également noté que cette règle avait été portée à la connaissance des propriétaires et des capitaines de navire par la voie d'un Avis à la marine marchande qui décrivait les dispositions légales exigeant la souscription d'une assurance responsabilité contre les dommages par pollution.
- 7.4.4 Il a noté, par ailleurs, que toute sollicitude de certificat délivré en vertu de la Convention exigeait que soit rempli un formulaire de demande, accompagné de la preuve d'une garantie financière se présentant d'ordinaire sous la forme d'une 'carte bleue' délivrée par un club appartenant à l'International Group of P&I Clubs, d'une lettre par laquelle le propriétaire ou l'exploitant du navire sollicitait la délivrance par l'État d'un certificat prévu par la Convention et également de l'attestation du versement d'une somme de £30. Le Groupe de travail a noté que, si la preuve de la garantie financière était fournie par un club appartenant à l'International Group, aucun autre contrôle n'était effectué en ce qui concerne l'assureur. En revanche, si la preuve de la garantie financière était fournie par un assureur qui n'était pas un club de l'International Group, d'autres contrôles étaient effectués par l'autorité des services financiers (Financial Services Authority- FSA).
- 7.4.5 Il a été noté que la FSA était un organisme indépendant créé par l'État pour réglementer les services financiers et protéger les droits des consommateurs et qu'elle fixait les normes que les compagnies devaient respecter et prenait les mesures voulues si celles-ci ne les respectaient pas. Il a également été noté que la FSA tenait un registre des compagnies qui fournissaient des services financiers au Royaume-Uni et relevaient de son contrôle et qu'elle devait vérifier qu'un assureur n'appartenant pas à l'International Group était agréé pour délivrer une assurance ou qu'il était affilié à un autre fournisseur financier agréé. Faute de quoi, la MCA ne délivrait pas de certificat attestant la souscription à une assurance.
- 7.4.6 Le Groupe de travail a rappelé que le paragraphe 2 de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoyait que les certificats délivrés en vertu de la Convention ne peuvent l'être que par un État Partie pour les navires immatriculés dans cet État partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou dans un État ne figurant pas parmi les États contractants. Il a également rappelé que les certificats ne pouvaient être délivrés pour des navires immatriculés dans d'autres États Parties.
- 7.4.7 Le Groupe de travail a noté qu'en 2006, l'administration du Royaume-Uni avait délivré en vertu de la Convention 336 certificats dont 99 l'avaient été pour des navires immatriculés au Royaume-Uni. Les 237 autres certificats avaient été délivrés pour des navires immatriculés, entre autres, aux États-Unis, au Brésil, en Iran, en Arabie saoudite, au Koweït et en Chine. Il a également noté qu'en 2006, deux certificats seulement avaient été délivrés en vertu de la Convention pour des navires assurés par des assureurs n'appartenant pas à l'International Group of P&I Clubs.

- 7.4.8 Il a été noté qu'un navire ne pouvait ni toucher ni quitter un port ou un terminal situé au Royaume-Uni sans un certificat valide délivré en vertu de la Convention, c'est-à-dire un certificat conforme aux exigences du paragraphe 3 de la section 163 de la loi sur la marine marchande de 1995. Il a été noté également que si le navire était immatriculé au Royaume-Uni, le certificat devait être délivré par le Secrétaire d'État; si le navire était immatriculé dans un autre État partie à la Convention sur la responsabilité civile, il devait être certifié par cet État ; et si le navire était immatriculé dans un État qui n'était pas partie à la Convention, le certificat devait être délivré par le Secrétaire d'État ou par tout autre État partie à la Convention.
- 7.4.9 Il a été noté, par ailleurs, que si un navire contrevenait à ces dispositions, le capitaine ou le propriétaire était passible d'une amende ne dépassant pas £50 000. L'amende prévue si le navire n'était pas muni d'un certificat ou si un certificat n'était pas présenté sur demande, s'élevait à une somme ne dépassant pas £2 500. Si un navire cherchait à quitter un port du Royaume-Uni en violation de la section 163 du chapitre 3 de la loi sur la marine marchande de 1995, il pouvait être détenu.
- 7.4.10 Il a été noté que, depuis 1999, aucun navire du Royaume-Uni n'avait été détenu dans un port étranger pour ne pas avoir présenté un certificat délivré en vertu de la Convention et que, depuis 1993, aucun navire battant pavillon étranger inspecté au Royaume-Uni au titre du régime du contrôle de l'État du port n'avait été détenu pour ne pas avoir présenté un certificat délivré en vertu de la Convention.
- 7.4.11 La délégation du Royaume-Uni a expliqué que le processus décrit ci-dessus était raisonnablement classique et qu'il était établi depuis vingt ans. Elle s'est renseignée sur les procédures en vigueur dans les autres États Membres afin de vérifier si le Royaume-Uni pouvait faire davantage.
- 7.4.12 La délégation allemande a proposé de présenter un document à la prochaine réunion du Groupe de travail expliquant les procédures établies en Allemagne. Cette délégation a également demandé, vu que la durée de validité du certificat CLC était d'une année au Royaume-Uni, si l'on prenait en compte, au moment de son renouvellement, les informations nouvelles relatives à la condition du navire. Il a été souligné que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile exigeait seulement de l'État qu'il contrôle l'assureur du navire avant de délivrer un certificat CLC.
- 7.4.13 La délégation du Royaume-Uni a confirmé que les certificats CLC étaient délivrés chaque année, à la date à laquelle l'assurance venait à échéance et qu'à son renouvellement, si le navire était toujours assuré par un club de l'International Group, il n'était procédé à aucun autre contrôle. Cette délégation a expliqué que, même lorsque de nouveaux contrôles étaient effectués, ils ne portaient que sur la solvabilité de l'assureur et non sur la qualité du navire.
- 7.4.14 Une délégation a demandé si les autorités britanniques avaient eu à faire avec des assureurs qui n'étaient ni membres de l'International Group of P&I Clubs, ni installés au Royaume-Uni et, auquel cas, quelle méthode d'évaluation, le cas échéant, avaient-elles adoptée. La délégation britannique a indiqué qu'il n'était pas nécessaire, pour être agréé par la FSA, que le fournisseur de l'assurance soit installé au Royaume-Uni, mais qu'elle devrait vérifier si on avait rencontré des problèmes avec des assureurs n'étant pas installés au Royaume-Uni ou qui n'appartenaient pas à l'International Group.
- 7.4.15 La délégation grecque a fait savoir au Groupe de travail que les procédures suivies en Grèce étaient presque identiques à celles exécutées au Royaume-Uni en ceci, surtout, que si l'assurance était fournie par un membre de l'International Group, l'autorité grecque qui délivrait les certificats ne procédait pas à d'autres contrôles. Elle a expliqué que, si le fournisseur de l'assurance n'était pas membre ou affilié à l'International Group et que celui-ci ne pouvait pas fournir les garanties nécessaires, alors les certificats n'étaient pas délivrés. La délégation a également confirmé qu'à une seule exception près, en 2007, tous les certificats ayant été délivrés l'avaient été à des navires assurés par des clubs P&I appartenant à l'International Group. Elle a souligné qu'elle hésitait à accepter des certificats de navires couverts par des assureurs contrôlés par l'État et que la loi

grecque imposait de refuser l'entrée aux navires qui ne possédaient pas de certificats CLC en cours de validité.

- 7.4.16 La délégation chypriote a rappelé au Groupe de travail que, tel qu'indiqué à sa première réunion, les procédures établies à Chypre pour délivrer les certificats CLC étaient très semblables à celles en vigueur au Royaume-Uni. Cependant, la délégation a fait savoir au Groupe de travail que, s'agissant du contrôle de la qualité du navire avant la délivrance du certificat CLC, l'autorité qui en était chargée consultait le dossier qui contenait, notamment, les antécédents du navire en matière de sécurité et, si une irrégularité touchant à la condition du navire était relevée, le certificat n'était pas délivré. La délégation a expliqué par ailleurs, qu'en l'absence d'irrégularité, il n'existait pas d'autres procédures permettant à l'autorité qui délivrait les certificats d'évaluer la condition du navire.
- 7.4.17 La délégation australienne a fait savoir au Groupe de travail que l'Australie appliquait, elle aussi, des procédures très comparables à celles énoncées dans le document soumis par le Royaume-Uni. L'Australie, a-t-elle expliqué, possédait une flotte de navires-citernes relativement réduite et tous les navires étaient couverts par une assurance fournie par des clubs P&I membres de l'International Group et, par conséquent, les autorités qui délivraient les certificats CLC n'effectuaient pas de contrôle supplémentaire touchant à la condition du navire. Cependant, elle a aussi indiqué que, dans le cadre de la démarche engagée pour faire coïncider le processus d'inspection avec le processus de certification, les inspections aux fins de contrôle par l'État du port devaient être 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. La délégation a indiqué que l'Australie accueillait occasionnellement des navires sous pavillon d'autres pays non assurés par des clubs P&I membres de l'International Group et qu'il n'avait pas été établi de procédures détaillées pour contrôler ces fournisseurs d'assurances mais que des mesures plutôt simples donnaient généralement satisfaction.
- 7.4.18 La délégation d'observateurs de l'IUMI a souligné que ce n'était pas seulement la condition du navire qui était en cause, mais également la garantie du fournisseur de l'assurance étant donné, notamment, que s'agissant de couvrir la responsabilité de demandes d'indemnisation qui portaient souvent sur une longue période, il était crucial que la solvabilité du fournisseur de l'assurance soit durable. 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, la délégation 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 fournisseur d'assurance.
- 7.4.19 La Présidente a remercié toutes les délégations qui avaient pris la parole pour fournir des informations sur leurs propres pratiques et encouragé les autres à soumettre des documents au Groupe de travail décrivant leur propres procédures à cet égard. Elle a suggéré que tous les États devraient se pencher sur leur propre dispositif et partager les informations et, peut-être, étudier le fait de savoir s'il était possible d'améliorer ces pratiques.
- 7.4.20 La Présidente a noté que les discussions avaient amené à s'interroger sur le fait de savoir s'il convenait de faire coïncider la question de la sécurité avec la qualité du navire. Elle a suggéré que tous les États devraient examiner cette procédure pour voir si les certificats étaient uniquement délivrés sur la base des Conventions ou si les autorités qui les délivraient, l'État du pavillon et les professionnels du secteur bénéficiaient de toutes les informations relatives à la qualité du navire pouvant être disponibles.
- 7.4.21 La Présidente a fait observer qu'il semblerait, au vu des discussions, que les États ne rencontraient pas de difficultés quand un navire était assuré par un membre de l'International Group, mais qu'ils devraient examiner le fait de savoir s'il avaient établi les contrôles adaptés et si ces contrôles étaient renforcés quand l'assureur n'appartenait pas à l'International Group. Elle a proposé que le Groupe de travail examine, avant la réunion de juin, si des procédures communes

pouvaient être adoptées par tous les États, en particulier dans les domaines où se posaient des problèmes.

7.5 Travaux à venir

- 7.5.1 La Présidente a invité le Groupe de travail à faire des propositions concernant les discussions et les travaux futurs relevant de son mandat.
- 7.5.2 Déclarant qu'elle était impressionnée par les progrès réalisés par l'International Group of P&I Clubs, notamment en ce qui concernait la mise en oeuvre de la procédure du 'navire désigné', la délégation française a demandé ce que faisaient les autres secteurs de l'assurance maritime pour promouvoir le transport maritime de qualité. La délégation a également demandé pourquoi les propriétaires de navires n'étaient pas obligés de souscrire une assurance sur corps et pourquoi certains navires n'étaient pas assurés.
- 7.5.3 La délégation d'observateurs de l'IUMI a confirmé que les propriétaires de navires n'avaient pas l'obligation d'assurer leur navire mais, si un propriétaire sollicitait une aide financière, la plupart des banques et établissements financiers exigeraient qu'il présente une couverture d'assurance en cours de validité. Répondant à la question concernant les raisons pour lesquelles un navire ne serait pas couvert par une assurance, elle a déclaré que le navire pouvait se trouver dans une condition telle qu'aucun assureur ne voulait fournir une couverture ou le propriétaire était si certain de ne pas recevoir de demande d'indemnisation qu'il s'assurait lui-même.
- 7.5.4 La Présidente a remercié la délégation française d'avoir soumis d'autres questions à l'examen du Groupe de travail et invité la délégation d'observateurs de l'IUMI à se pencher plus avant sur le sujet et à exposer dans le détail sa réponse à la réunion de juin, ainsi qu'à fournir des informations sur le nombre de navires non assurés, afin de donner au Groupe de travail une idée de l'ampleur du problème.
- 7.5.5 La Présidente a conclu la réunion en encourageant les États à soumettre des documents à la réunion de juin à Montréal (Canada) et a rappelé aux délégués que les résultats du Groupe de travail dépendaient de ses participants.
-