



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

### DELIVRANCE ET RETRAIT DES CERTIFICATS DE GARANTIE FINANCIERE EN VERTU DE LA CONVENTION DE 1992 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE

#### Document soumis par le Canada et la France

<b>Résumé:</b>	Le présent document vise à examiner plus avant la possibilité de lier à la qualité des navires, la délivrance et le retrait, par les États, des certificats CLC.
<b>Mesures à prendre:</b>	Examiner la capacité de l'Assemblée à prendre une décision de politique générale en ce qui concerne le pouvoir des États Membres à définir d'autres conditions de délivrance des certificats CLC (voir la section 3).

### 1 Introduction

- 1.1 En vertu de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (convention CLC de 1992), le propriétaire d'un navire est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité conformément à la Convention. Les États contractants à la Convention délivrent au propriétaire du navire un certificat (certificat CLC) attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité.
- 1.2 À sa 10<sup>ème</sup> session extraordinaire, tenue en février/mars 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté le mandat du Groupe de travail sur les 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). Il entre dans le champ d'intervention du Groupe de travail d'examiner les critères de délivrance des certificats CLC ainsi que de renforcer la transparence entre les assureurs, les propriétaires de navires et les chargeurs.
- 1.3 À la deuxième réunion du Groupe de travail, en mars 2007, plusieurs États ont fait part de leur souhait d'examiner, dans le cadre des réunions à venir du Groupe de travail, la possibilité de lier la qualité du navire à la délivrance des certificats CLC. En fait, certains États ont fait savoir au Groupe de travail qu'ils tiennent effectivement compte de la qualité du navire avant de délivrer le certificat CLC.

- 1.4 Les co-auteurs de ce document proposent que le Groupe de travail étudie d'éventuelles mesures nouvelles qui fourniraient aux États un dispositif pour réexaminer et, le cas échéant, retirer les certificats CLC en se fondant sur la qualité du navire.

## **2 Contexte**

- 2.1 La Convention CLC de 1992 confère actuellement aux États la capacité de délivrer et/ou de retirer un certificat CLC en s'appuyant sur la qualité de l'assurance ou de la garantie financière du navire. Toutefois, les États peuvent également avoir le pouvoir de fixer d'autres conditions ou critères de délivrance du certificat CLC, conformément à l'article VII, paragraphe 6 de la Convention CLC, libellé comme suit:

*'L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.'*

- 2.2 À la première réunion du Groupe de travail en mai 2006, l'International Group of P&I Clubs a demandé instamment aux États de faire porter leurs efforts sur l'élaboration et le soutien de mesures visant à identifier les navires sous-normes de sorte qu'un navire, qui ne serait pas mis aux normes requises, pourrait se voir retirer son assurance et être, de fait, empêché d'avoir une activité commerciale. Dans son résumé des débats, la Présidente du Groupe de travail a noté que l'on s'accordait généralement sur l'importance des États de pavillon et sur la nécessité de promouvoir la transparence entre ceux-ci par le partage des informations.

- 2.3 D'autres instances internationales, à savoir le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), ont également envisagé de créer des sources d'informations, telles que des sites internet avec des listes de navires sous-normes, en exploitant plusieurs sources, y compris les mémorandums d'accord sur le contrôle par l'État du port (MOU) et la base de données Equasis.

- 2.4 Il y a 10 régimes régionaux de contrôle par l'État du port qui veillent à ce que les navires marchands opérant dans chacune des régions qui relèvent de leur couverture, ne soient pas inférieurs aux normes. Ce sont:

- le Mémorandum de Paris (25 membres);
- le Mémorandum de Tokyo (18 membres);
- le Mémorandum de l'Océan indien (13 membres);
- le Mémorandum de la Mer noire (6 membres);
- l'accord de Viña del Mar (13 membres);
- le Mémorandum des Caraïbes (21 membres);
- le Mémorandum de la Méditerranée (10 membres);
- le Mémorandum d'Abuja (16 membres);
- le Mémorandum de Riyad (6 membres); et
- le régime de la garde côtière des États-Unis

- 2.5 Les co-auteurs du présent document ont effectué des recherches préliminaires auprès de quatre des 10 régimes de contrôle par l'État du port, dotés de bases de données accessibles et pouvant être consultées. Il s'agit notamment du mémorandum de Paris, du mémorandum de Tokyo, du mémorandum de l'Océan indien et de celui de la Mer noire. Il ressort de ces recherches qu'en 2006, un total de 156 navires-citernes étaient retenus dans ces quatre régimes, avec en moyenne 15 défauts par navire. Par ailleurs, 11 % des navires interdits figurant dans la liste du mémorandum de Paris sont des navires-citernes; ils représentent 9 % des navires interdits par l'Union européenne. Un examen des six autres régimes de contrôle par l'État du port donnerait vraisemblablement des résultats identiques. Ces informations produites par les régimes et par d'autres bases comme Equasis pourraient constituer une source importante et fiable d'informations pour les États intéressés par la qualité des navires sollicitant un certificat.

**3 Proposition**

- 3.1 Les co-auteurs proposent que le Groupe de travail examine la capacité de l'Assemblée de prendre une décision de politique générale en ce qui concerne le pouvoir des États Membres de définir d'autres conditions de délivrance des certificats CLC.
- 3.2 Par le passé, l'Assemblée a utilisé une approche similaire en prenant des décisions de politique générale pour répondre à des problèmes ou à des besoins particuliers. Les décisions de politique générale prises par l'Assemblée s'imposent à tous les États Membres comme, par exemple, la décision relative aux unités flottantes de stockage (FSU) et celle relative aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO); ou aux opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire ainsi que la récente décision concernant les critères d'éligibilité pour l'enlèvement des hydrocarbures restés dans les épaves. Pour toutes ces décisions de politique générale, l'Assemblée s'est reposée sur les vues concordantes de tous les États Membres pour interpréter les Conventions en l'absence de disposition spéciale dans les Conventions.
- 3.3 Si le Groupe de travail devait accepter de formuler une recommandation à l'Assemblée concernant la capacité des États Membres à délivrer et à retirer les certificats CLC en se fondant sur la qualité du navire, il est proposé que le Groupe de travail envisage d'élaborer des mesures qui lieraient la qualité du navire à la délivrance et au retrait des certificats CLC. Cette mesure pourrait consister à exploiter les informations trouvées dans les régimes de contrôle par l'État du port et auprès d'autres sources. Cela permettrait la localisation éventuelle des navires transportant des hydrocarbures en vrac qui sont retenus ou interdits. De ce fait, les États du pavillon, l'assureur et l'État qui délivre le certificat CLC (s'il est différent de l'État du pavillon) auraient connaissance des risques susceptibles d'être posés par le navire en question et pourraient réexaminer et, le cas échéant, ne pas délivrer et/ou retirer le certificat CLC jusqu'à ce que le navire soit mis aux normes.

**4 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre**

Le Groupe de travail est invité à:

- a) prendre note des informations figurant dans le présent document; et
  - b) examiner la capacité de l'Assemblée à prendre une décision de politique générale en ce qui concerne le pouvoir des États Membres de définir d'autres conditions de délivrance des certificats CLC (voir la section 3).
-