



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

ÉTUDE PROPOSEE PAR LE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	<p>À sa deuxième réunion tenue en mars 2007, le quatrième Groupe de travail intersessions a invité le Secrétariat, l'International Union of Marine Insurance (IUMI) et l'International Group of P&amp;I Clubs à débattre des questions à inclure dans un projet d'étude visant à déterminer les facteurs qui empêchent les compagnies d'assurances maritimes et autres compagnies d'assurances à partager des renseignements sur des clients et à vérifier si les lois et la pratique en matière de concurrence prennent en considération la nécessité d'adopter des mesures visant à encourager le transport maritime de qualité des hydrocarbures.</p> <p>Le présent document rend compte des résultats de ces discussions.</p>
<b>Mesures à prendre:</b>	<p>Décider si d'autres mesures sont nécessaires et, dans l'affirmative, s'il y a lieu d'entreprendre l'étude en question ou d'écrire à certaines hautes autorités de concurrence pour qu'elles donnent un point de vue général sur la possibilité de partager des renseignements concernant les propriétaires de navires dans le but de promouvoir un transport maritime de qualité.</p>

### 1 Introduction

- 1.1 À sa première réunion tenue en mai 2006, le 4ème Groupe de travail intersessions a invité le Comité maritime international (CMI) à procéder à 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.
- 1.2 À la deuxième réunion du Groupe de travail tenue en mars 2007, l'Administrateur a fait savoir qu'après la première réunion du Groupe, l'Administrateur précédent avait rencontré des représentants du CMI pour discuter en détail de l'étude envisagée. Il a expliqué que lors de cette réunion il était clairement apparu que le CMI ne serait pas en mesure de procéder lui-même à

l'étude mais que celle-ci devrait être commanditée et payée par le Fonds de 1992. L'Administrateur a fait observer que, même s'il n'y avait pas nécessairement d'entrave budgétaire, la difficulté venait de ce qu'on ignorait quelle était la nature exacte du problème. Il a expliqué que faute d'éclaircissements, l'étude devrait rester très générale, ce qui risquerait de ne pas offrir un bon rapport coût-bénéfice.

- 1.3 Le Groupe de travail a confirmé que l'étude ne devrait être entreprise que lorsque le Groupe pourrait donner davantage de précisions sur les questions auxquelles il souhaiterait obtenir des réponses. Le Groupe a invité le Secrétariat, l'International Union of Marine Insurance et l'International Group of P&I Clubs à discuter des questions à inclure dans l'étude et à faire rapport sur leurs conclusions au Groupe à sa prochaine réunion de juin 2007.

## **2 Discussions avec l'IUMI et l'International Group of P&I Clubs**

- 2.1 Le 30 mai 2007, le Secrétariat a rencontré des représentants de l'IUMI et de l'International Group of P&I Clubs. Il est ressorti de la discussion sur les problèmes que rencontre actuellement le secteur que ceux rencontrés par les assureurs de biens, représentés par l'IUMI, et ceux rencontrés par les assureurs de responsabilité, représentés par l'International Group of P&I Clubs, différaient quelque peu, par suite en grande partie des différences fondamentales qui existaient entre les deux secteurs.
- 2.2 Les assureurs de biens constituent des entités séparées qui délivrent une couverture d'assurance à des fins commerciales et lucratives en appliquant des critères de sélection différents selon les risques couverts. La diversité des critères de sélection, venant s'ajouter à la surcapacité actuelle du marché, fait qu'il est relativement facile pour les propriétaires de navires d'obtenir la couverture nécessaire, d'où le peu de possibilités qu'ont les assureurs de jouer un rôle déterminant dans une sélection susceptible d'aider à lutter contre le transport maritime sous-normes.
- 2.3 L'IUMI attache une grande importance à la question de la qualité du transport maritime et encourage les meilleures pratiques et l'échange de renseignements susceptibles d'aider les assureurs à évaluer les risques et à faire leur choix. Toutefois, une tentative déjà faite par un groupe d'assureurs de cargaison, pour obtenir une dispense de l'Union européenne qui leur permette de mettre en place un système de notation des navires sans courir le risque d'être poursuivis en justice par les propriétaires, a échoué. Les représentants de l'IUMI étaient globalement d'avis que l'étude générale dans le sens proposé pourrait risquer de donner de faux espoirs au Groupe de travail sans avoir en fait beaucoup d'effet sur le secteur ni être utile aux assureurs qui cherchent à contribuer à la qualité du transport des hydrocarbures.
- 2.4 Les clubs P&I, même s'il s'agit également d'entités séparées, sont des associations d'assurances mutuelles qui appartiennent à des propriétaires de navires et non pas à but lucratif puisque que le montant que doit payer chaque propriétaire membre pour obtenir une couverture d'assurance-responsabilité est proportionnel à l'évaluation du risque que représente ce membre pour le club.
- 2.5 Les mesures déjà mises en place par l'International Group of P&I Clubs pour répondre au problème du transport maritime de qualité, notamment la procédure consistant à 'désigner' les navires qui ne répondent pas à des normes acceptables et la mise en place d'un double mécanisme de rétention pour ces navires, avaient été conçues de manière à éviter les infractions aux règles en matière de concurrence et le Groupe était convaincu que les systèmes que les clubs avaient mis sur pied étaient sûrs en ce qui concernait l'échange de renseignements.
- 2.6 D'une manière générale, les représentants de l'International Group of P&I Clubs étaient d'avis que ces derniers avaient pris toutes les mesures que l'on pouvait estimer efficaces et que l'on pouvait raisonnablement attendre d'eux à ce stade, et que dans ces mesures les questions du partage des renseignements étaient déjà prises en compte. Ces représentants estimaient qu'en ce qui concernait les questions d'assurance propres aux clubs, aucune orientation plus précise ne pouvait être donnée à une étude. Ils considéraient également qu'avant d'entreprendre d'autres mesures, il

fallait attendre de tirer les leçons des mesures que les clubs P&I Clubs avaient déjà prises.

- 2.7 De la réunion s'est dégagée l'idée d'ensemble qu'au lieu d'entreprendre une étude qui aurait nécessairement un caractère général, le Groupe de travail pourrait prendre contact avec des hautes autorités de concurrence pour qu'elles lui donnent une opinion générale sur la possibilité d'échanger librement des informations concernant la sécurité des navires dans le but de promouvoir le transport de qualité des hydrocarbures. Sur la base des renseignements ainsi obtenus, le Groupe de travail pourrait être mieux à même de déterminer s'il y a lieu d'aller de l'avant. Cela dit, si le Groupe préfère qu'une étude de caractère général soit entreprise par le CMI, une série de questions susceptibles d'être posées sont jointes en annexe pour que le Groupe de travail les examine. Ces questions, particulièrement celles figurant sous A, pourraient être également utiles si le Groupe se prononçait en faveur de l'alternative consistant à obtenir l'opinion de certaines hautes autorités de concurrence.

### **3 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre**

Le Groupe de travail est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
- b) décider s'il y a lieu de prendre d'autres mesures et, dans l'affirmative, s'il convient d'entreprendre l'étude ou d'écrire à plusieurs hautes autorités de concurrence pour leur demander une opinion générale sur la question du partage de renseignements sur la sûreté des navires dans le but de promouvoir le transport de qualité des hydrocarbures.

\* \* \*

## ANNEXE

### Questions pouvant être envisagées

#### **A. Droit de la concurrence**

1. Est-ce que dans votre pays les lois et la pratique en matière de concurrence permettent en principe que des renseignements sur des clients soient partagés par des organismes ou des entités ayant un intérêt dans la sûreté des navires, tels que les assureurs, les sociétés de classification et/ou les autorités de contrôle de l'État du port?
2. Dans le cas contraire, est-ce que dans votre pays les lois et la pratique en matière de concurrence permettent en principe de prendre en compte certaines considérations d'intérêt général pour justifier éventuellement une dérogation à cette règle?
3. Dans l'affirmative, est-ce que le besoin de mesures visant à renforcer la qualité et la sûreté des transports par voie maritime fait partie de ces considérations d'intérêt général?
4. Dans la négative, à quel autre titre peut-il y avoir des possibilités de prendre en considération le besoin d'assurer la qualité et la sûreté des transports maritimes au moment de déterminer ce que les lois et la pratique autorisent dans votre pays en matière de concurrence et jusqu'où peut-on aller?
5. Dans ce contexte, doit-on tenir compte, et dans quelle mesure, du fait qu'un tel partage de renseignements aboutirait dans la pratique à ce que les compagnies d'assurances ne fourniraient plus de couverture ou d'autres services pertinents ou bien qu'elles les fourniraient à un prix notablement supérieur ou à des conditions notablement différentes?

#### **B. Législation sur la protection des données**

1. Est-ce que dans votre pays les lois et la pratique concernant la protection des données permettent en principe que des renseignements sur des clients soient partagés par les organismes ou entités ayant un intérêt dans la sûreté des navires, tels que les assureurs, les sociétés de classification et/ou les autorités de contrôle de l'État du port?
2. Dans la négative, est-ce que dans votre pays les lois et la pratique concernant la protection des données permettent en principe de prendre en compte certaines considérations d'intérêt général pour justifier éventuellement une dérogation à cette règle?
3. Dans l'affirmative, est-ce que le besoin de mesures visant à renforcer la qualité et la sûreté des transports par voie maritime fait partie de ces considérations d'intérêt général?
4. Dans la négative, à quel autre titre peut-il y avoir des possibilités de prendre en considération le besoin d'assurer la qualité et la sûreté des transports maritimes au moment de déterminer ce que les lois et la pratique autorisent dans votre pays en matière de protection des données et jusqu'où peut-on aller?

#### **C. Facteurs d'ordre juridique sans rapport avec le droit de la concurrence ou le droit sur la protection des données**

1. Existe-t-il dans votre pays des facteurs d'ordre juridique sans rapport avec le droit de la concurrence ni avec le droit sur la protection des données qui restreignent effectivement la possibilité que soient partagés des renseignements sur des clients par des organismes ou des entités ayant un intérêt dans la sûreté des navires tels que les assureurs, les sociétés de classification et/ou les autorités de contrôle de l'État du port?
2. Dans l'affirmative, est-ce que ces facteurs prennent en compte en principe certaines considérations d'intérêt général pour justifier éventuellement une dérogation à ces restrictions?

3. Dans l'affirmative, est-ce que la qualité et la sûreté des transports par voie maritime font partie de ces considérations d'intérêt général?

**D. Facteurs sans caractère juridique**

1. Existe-t-il des facteurs sans caractère juridique qui restreignent effectivement la possibilité que soient partagés des renseignements sur des clients par des organismes ou des entités ayant un intérêt dans la sûreté des navires tels que les assureurs, les sociétés de classification et/ou les autorités de contrôle de l'État du port?
-