



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

ASSEMBLÉE  
12ème session  
Point 25 de l'ordre du jour

92FUND/A.12/23/1  
20 août 2007  
Original: ANGLAIS

QUATRIÈME GROUPE DE TRAVAIL  
INTERSESSIONS

92FUND/WGR.4/8

## RAPPORT SUR LA TROISIÈME 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 troisième réunion, qui s'est tenue le 14 juin 2007, le Groupe de travail a concentré ses travaux sur deux domaines principaux: les pratiques du secteur des assurances maritimes visant à promouvoir un transport maritime de qualité des hydrocarbures y compris le partage des informations entre les professionnels concernés ainsi que les éventuels obstacles à ce partage; et les pratiques des États Membres en vue de promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures et, plus précisément, la possibilité d'améliorer ces pratiques d'une façon ou d'une autre.

**Mesure à prendre:** Prendre note des informations communiquées.

### 1 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 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 troisième réunion du Groupe de travail:

Afrique du Sud	Finlande	Mexique
Algérie	France	Nigéria
Allemagne	Gabon	Norvège
Australie	Ghana	Panama
Bahamas	Grenade	Pays-Bas
Belgique	Îles Marshall	Philippines
Bulgarie	Irlande	Pologne
Cameroun	Italie	Qatar
Canada	Japon	Royaume-Uni
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	Singapour
Danemark	Libéria	Suède
Espagne	Lituanie	Turquie
Estonie	Malaisie	Venezuela
	Malte	

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

Arabie saoudite                      Pakistan

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)

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)

Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

Comité maritime international (CMI)

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)

### **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 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'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 Débats des deux premières réunions 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 visant à 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 (IACS) ni de celui des assureurs P&I appartenant à l'International Group of P&I Clubs.
- 4.4 Une liste des documents publiés en rapport avec la première réunion du Groupe de travail figure dans le document 92FUND/WGR.4/INF.2. On trouvera le rapport de cette réunion dans le document 92FUND/WGR.4/3.
- 4.5 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 de l'assurance maritime et des États visant à promouvoir un transport maritime de qualité. Le Groupe a relevé, notamment, plusieurs mesures prises dernièrement par l'International Group of P&I Clubs afin de contribuer positivement aux efforts généraux visant à améliorer la qualité des navires et les normes de sécurité. Les discussions ont porté également sur le partage des informations relatives à la qualité du transport maritime et les éventuels obstacles à ce partage.
- 4.6 À cette réunion, le Groupe de travail a également examiné les résultats de l'étude mentionnée au paragraphe 4.3 ci-dessus et conclu que les navires qui ne relevaient 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 of P&I Clubs, 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 (document 92FUND/WGR.4/5, paragraphe 7.2.12).
- 4.7 Une liste des documents publiés en rapport avec la deuxième réunion du Groupe de travail figure dans le document 92FUND/WGR.4/INF.4. On trouvera le rapport de cette réunion dans le document 92FUND/WGR.4/5.

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

Les documents suivants ont été soumis au Groupe de travail:

92FUND/WGR.4/7	Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – Procédure
----------------	--

- de délivrance en Allemagne des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile – Document soumis par l'Allemagne.
- 92FUND/WGR.4/7/1 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 - Soumis par l'ITOPF
- 92FUND/WGR.4/7/2 Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – Délivrance et retrait des certificats de garantie financière en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile – Document soumis par le Canada et la France
- 92FUND/WGR.4/7/3 Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – Rôle de l'assurance corps dans la promotion d'un transport maritime de qualité des hydrocarbures – Document soumis par la France
- 92FUND/WGR.4/7/4 Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – Étude proposée par le Comité maritime international – Note de l'Administrateur
- 92FUND/WGR.4/7/5 Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – Document soumis par l'IUMI
- 92FUND/WGR.4/7/6 Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – Document soumis par la Grèce
- 92FUND/WGR.4/7/7 Mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures – Procédure de délivrance par la République du Libéria des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile – Document soumis par le Libéria

## **6 Introduction de la Présidente**

- 6.1 En ouvrant la troisième réunion du Groupe de travail, la Présidente a rappelé le mandat qui avait été confié au Groupe ainsi que les discussions de ses deux précédentes réunions et les questions qui y avaient été examinées. Elle a fait observer que, si à sa deuxième réunion le Groupe de travail avait surtout examiné les mesures prises récemment par l'International Group of P&I Clubs afin d'améliorer la qualité des navires et les normes de sécurité, il avait également appelé l'attention sur plusieurs autres questions qui devaient, à son avis, être étudiées plus avant.
- 6.2 La Présidente a noté avec satisfaction que des documents concernant toutes ces questions restées en suspens avaient été soumis à la troisième réunion du Groupe de travail, ce qui permettrait de poursuivre les délibérations comme prévu.

- 6.3 La Présidente a indiqué que les documents présentés à la réunion concernaient deux grandes catégories de sujets: les pratiques du secteur des assurances maritimes visant à promouvoir un transport maritime de qualité y compris le partage des informations entre les professionnels concernés ainsi que les éventuels obstacles à ce partage; et les pratiques des États Membres en vue de promouvoir le transport maritime de qualité et, plus précisément, la possibilité d'améliorer ces pratiques d'une façon ou d'une autre.
- 6.4 À la suggestion de la Présidente, le Groupe de travail a décidé de structurer ses discussions comme suit:
- a) Pratiques du secteur des assurances maritimes visant à promouvoir un transport maritime de qualité
- L'étude proposée par le CMI – les résultats des discussions entre le Secrétariat, l'IUMI et l'International Group of P&I Clubs concernant les questions qu'il serait bon d'inclure dans l'étude (documents 92FUND/WGR.4/7/4 et 92FUND/WGR.4/7/5).
  - Le rôle de l'assurance sur corps dans la promotion d'un transport maritime de qualité des hydrocarbures (document 92FUND/WGR.4/7/3).
  - Les 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 (document 92FUND/WGR.4/7/1).
- b) Pratiques des États Membres visant à promouvoir un transport maritime de qualité
- Procédures de délivrance des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile en Allemagne et au Libéria (documents 92FUND/WGR.4/7 et 92FUND/WGR.4/7/7).
  - La question de savoir si les États Membres pourraient intensifier leurs efforts afin de promouvoir un transport maritime de qualité (documents 92FUND/WGR.4/7/2 et 92FUND/WGR.4/7/6).

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

### **7.1 Pratiques du secteur des assurances maritimes visant à promouvoir un transport maritime de qualité**

#### *Étude du CMI*

- 7.1.1 À sa première réunion, le Groupe de travail avait invité le CMI à réaliser une étude avec les objectifs suivants:
- 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.
- 7.1.2 Le rapport de la deuxième réunion du Groupe de travail indiquait qu'à l'issue de discussions approfondies sur l'étude entre le CMI et le précédent Administrateur, qui avaient eu lieu après la première réunion du Groupe, il était apparu clairement 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 (document 92FUND/WGR.4/5, paragraphe 7.1.13). À cette réunion, l'Administrateur avait 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. Il a souligné au Groupe de travail que, 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.

- 7.1.3 À sa deuxième réunion, le Groupe de travail avait confirmé que l'étude ne devrait pas être entreprise avant qu'il puisse définir avec plus de précision les questions auxquelles il voulait répondre. Le Groupe de travail avait 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.
- 7.1.4 L'Administrateur a fait savoir au Groupe de travail que, depuis la deuxième réunion du Groupe, le CMI avait fait observer au Secrétariat que le rapport concernant cette réunion pourrait laisser supposer que le CMI facturerait toute étude devant être réalisée par ses soins. Le CMI a toutefois précisé qu'il serait heureux de distribuer gratuitement les questionnaires mais que leur analyse exigerait des compétences que le CMI n'était pas en mesure de fournir et que cette analyse par une autre entité, par exemple une université, pouvait par conséquent donner lieu au paiement d'honoraires.
- 7.1.5 Le Groupe de travail a pris note des informations figurant dans le document 92FUND/WGR.4/7/4 soumis et commenté par l'Administrateur, qui l'informait de la réunion entre le Secrétariat et les représentants de l'IUMI et de l'International Group, le 30 mai 2007. Le Groupe de travail a noté qu'à cette réunion il était apparu, à l'examen des problèmes auxquels était confronté actuellement le secteur, que les problèmes des assureurs de biens, tels que représentés par l'IUMI, et ceux des assureurs en responsabilité, tels que représentés par l'International Group of P&I Clubs, divergeaient quelque peu en raison principalement des différences fondamentales entre les deux secteurs.
- 7.1.6 L'Administrateur a fait observer que les assureurs de biens étaient des entités individuelles indépendantes qui fournissaient une garantie à leurs clients sur une base commerciale dans le but de réaliser un bénéfice et qu'ils sélectionnaient certains risques selon des critères différents. Compte tenu de la diversité des critères de sélection qui se combinait à l'offre excédentaire actuelle du marché, il était relativement facile pour les propriétaires de navires d'obtenir la garantie exigée et l'influence que pouvaient exercer les assureurs, en refusant de sélectionner des navires sous-normes, était par conséquent limitée.
- 7.1.7 L'Administrateur a indiqué au Groupe de travail que l'IUMI attachait une grande importance à la question de la qualité du transport maritime et qu'elle encourageait les bonnes pratiques et l'échange d'informations afin d'aider les assureurs à évaluer et à sélectionner les risques. Il a également informé le Groupe de travail que les représentants de l'IUMI, présents à la réunion du 30 mai 2007, estimaient dans l'ensemble qu'une étude générale dans l'esprit proposé, si elle pouvait susciter des attentes au sein du Groupe de travail, n'aurait peut-être pas de retombées majeures sur le secteur ni d'utilité pour les assureurs qui s'efforçaient d'améliorer la qualité du transport des hydrocarbures.
- 7.1.8 L'Administrateur a fait remarquer que les clubs P&I, bien qu'étant également des entités individuelles indépendantes, étaient des associations mutuelles d'assurance appartenant aux propriétaires de navires. Les clubs n'avaient pas besoin de faire des bénéfices et le montant dû par chaque membre propriétaire de navire pour assurer sa responsabilité variait en fonction du risque qu'il était considéré représenter pour le club.
- 7.1.9 L'Administrateur a expliqué que les mesures déjà mises en œuvre par l'International Group of P&I Clubs pour agir en faveur du transport maritime de qualité, telles que la procédure de 'désignation'

des navires qui ne satisfaisaient pas aux normes minimales acceptables et l'instauration du mécanisme de double rétention applicable auxdits navires, avaient été conçues de manière à ne pas enfreindre les règles de la concurrence. L'International Group ne doutait pas que les dispositifs mis en place par les clubs présentaient toutes les garanties du point de vue de l'échange d'informations.

- 7.1.10 L'Administrateur a indiqué au Groupe de travail que les représentants de l'International Group of P&I Clubs, présents à la réunion du 30 mai 2007, estimaient dans l'ensemble que les clubs P&I avaient pris toutes les mesures qui pouvaient être considérées efficaces et que l'on pouvait raisonnablement attendre d'eux à ce stade. Les questions de partage des informations avaient déjà été prises en compte dans ces mesures. Leurs représentants pensaient par conséquent, qu'en matière d'assurance P&I, il n'y avait pas de question susceptible de fournir un thème plus précis à une quelconque étude. Ils jugeaient également qu'il était nécessaire, avant d'engager d'autres mesures, d'attendre les résultats des dispositions déjà prises par les clubs P&I.
- 7.1.11 L'Administrateur a indiqué que le sentiment qui prévalait à la réunion était que le Groupe de travail pourrait, plutôt que d'entreprendre une étude à caractère forcément général, se mettre en relation avec les principales autorités de concurrence pour obtenir leur point de vue général sur la possibilité d'échanger librement des informations concernant la qualité des navires aux fins de promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures. Il a suggéré que sur la base des éléments ainsi obtenus, le Groupe de travail serait mieux à même de décider de l'opportunité de poursuivre dans cette voie. Il a expliqué cependant que, si le Groupe de travail devait opter pour une étude de caractère plus général réalisée par le CMI, une série de questions possible était énoncée à l'annexe au document 92FUND/WGR.4/7/4 aux fins d'examen par le Groupe. Il a aussi expliqué que ces questions, en particulier celles figurant à la section A, pourraient également être utiles si le Groupe de travail devait opter pour la solution consistant à obtenir le point de vue des principales autorités de concurrence.
- 7.1.12 Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa deuxième réunion, un certain nombre de questions avaient été soulevées concernant le traitement des navires sous-normes sur le marché de l'assurance sur corps. Il avait noté les informations figurant dans le document 92FUND/WGR.4/7/5, présenté par l'IUMI, qui concernaient les sujets suivants: le fonctionnement du marché de l'assurance sur corps; en quoi le fonctionnement du marché de l'assurance sur corps différait-il de celui des clubs P&I; que faisaient les assureurs maritimes pour promouvoir le transport maritime de qualité; et quelles initiatives pouvait-on encourager, par le biais des FIPOL, afin d'aider les assureurs maritimes à partager les informations en vue d'améliorer la sécurité des navires et, ce, en gardant à l'esprit les obstacles juridiques qui existent dans certaines juridictions.
- 7.1.13 En l'absence de représentants de l'IUMI, la délégation d'observateurs du CMI a présenté le document évoquant notamment les efforts faits par les associations nationales et l'IUMI, dans le cadre établi, pour encourager les bonnes pratiques et communiquer les informations qui aideraient les assureurs à sélectionner les risques. Elle a fait observer que la difficulté essentielle venait du fait que de nombreux régimes législatifs comportaient des réglementations sur la concurrence, ce qui limitait la marge de manœuvre des assureurs en matière d'échange d'informations. Elle a également souligné, qu'au nombre des arguments exposés dans le rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) auquel la majorité des documents soumis aux précédentes réunions du Groupe de travail faisaient référence, on avait reconnu que les assureurs seraient considérablement aidés dans leurs efforts à cet égard si les lois et les règlements nationaux et régionaux pouvaient être modifiés de manière à supprimer les obstacles qui empêchaient les informations en relation avec les aspects touchant à la qualité des navires de circuler plus librement entre eux.



- 7.1.14 Cette délégation d'observateurs a également fait remarquer que, selon l'IUMI, les principaux obstacles au partage des informations étaient les restrictions juridiques interdisant ce partage, soit pour des considérations de concurrence, soit lorsque cela pouvait amener à partager des informations susceptibles d'être préjudiciables à des tiers. L'IUMI a souligné dans son document que ces préoccupations étaient particulièrement répandues dans l'Union européenne et aux États-Unis et que toute mesure susceptible d'être prise au niveau international pour assouplir ces restrictions dans des domaines ayant un impact sur le partage des informations relatives au fonctionnement et à la qualité des navires, pourrait aider le secteur de l'assurance maritime à soutenir l'offensive en faveur du transport maritime de qualité.
- 7.1.15 La délégation d'observateurs du CMI a souligné que tous les membres du Groupe de travail et les représentants du secteur confondus souhaitaient un transport maritime de qualité mais qu'il appartenait au Groupe de travail de déterminer quelle était la meilleure façon de réaliser cet objectif en décidant, avant tout, si une action revêtant la forme d'une étude pouvait produire les résultats voulus. Elle a réaffirmé que le CMI serait heureux d'apporter son aide, s'il pouvait être utile, mais qu'il lui faudrait consulter des conseillers pour analyser les résultats de l'étude. La délégation a laissé entendre que l'Institut de droit maritime de l'Université de Southampton (Royaume-Uni) serait un candidat possible pour effectuer cette analyse.
- 7.1.16 Plusieurs points de vue ont été exprimés au cours des discussions. Certaines délégations ont émis des doutes sur la nécessité même d'une étude.
- 7.1.17 La délégation norvégienne a rappelé au Groupe de travail que la question des difficultés causées par les obstacles au partage des informations au sein du secteur de l'assurance maritime avait été initialement soulevée par l'International Group of P&I Clubs et que celui-ci avait indiqué que la législation nationale norvégienne pouvait être à l'origine de telles difficultés. La délégation a rappelé, par ailleurs, tel qu'indiqué dans le document 92FUND/WGR.4/4/3 soumis par la Norvège à la deuxième réunion du Groupe de travail, que la législation nationale avait, depuis, été modifiée. Étant donné que les difficultés avaient été aplanies, cette délégation s'était interrogée sur la nécessité de pousser l'enquête plus avant. Elle profitait de l'occasion pour préciser que, depuis que la législation norvégienne avait été amendée, les assureurs étaient tenus de fournir au propriétaire du navire une copie des informations partagées mais que, comme suggéré dans le paragraphe 4.8 du document 92FUND/WGR.4/7/5 présenté par l'IUMI, cela n'avait pas besoin d'être fait avant que l'information ne soit partagée.
- 7.1.18 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a évoqué la deuxième réunion du Groupe de travail à laquelle elle avait décrit les problèmes rencontrés avec certains régimes juridiques et les mesures qui avaient été prises pour en venir à bout. Cette délégation a estimé que l'International Group ne pouvait proposer aucun autre thème pour l'étude.
- 7.1.19 D'autres délégations ont considéré, en se fondant sur le document soumis par l'IUMI, que les questions n'avaient pas toutes trouvé de réponse applicable aux différents domaines de l'assurance maritime et que la situation devait être étudiée de manière plus approfondie.
- 7.1.20 Certaines délégations ont estimé que les États Membres devraient consulter leurs autorités nationales de concurrence plutôt que de réaliser une étude à caractère général. Une délégation a indiqué qu'elle avait déjà fait la démarche et attendait les résultats. Une autre faisait observer que des questions de protection juridique des données étaient susceptibles d'apparaître et que l'on pouvait également contacter les autorités compétentes.
- 7.1.21 D'autres délégations se sont inquiétées du fait qu'il faudrait vraisemblablement aux États du temps pour désigner les autorités compétentes et que l'on devrait probablement attendre très longtemps pour

recevoir leurs réponses et les analyser. Ces délégations se préoccupaient de ce que ces délais pouvaient avoir pour effet d'empêcher le Groupe de travail de parvenir à une conclusion sur cette question avant la date limite d'octobre 2008.

- 7.1.22 La majorité des délégations souhaitaient qu'une étude soit effectuée par le CMI. Plusieurs d'entre elles étaient persuadées que le CMI réaliserait une étude utile dans les délais voulus.
- 7.1.23 Le Groupe de travail a décidé d'accepter la proposition du CMI de mener à bien l'étude, invitant ce dernier à aller de l'avant après avoir procédé à de nouvelles consultations avec le Secrétariat, l'IUMI et l'International Group of P&I Clubs. Étant donné que les problèmes qui avaient été mis en évidence initialement par l'International Group of P&I Clubs étaient désormais considérés comme ayant été résolus, le Groupe de travail a décidé que, pour prendre en compte les informations fournies par l'IUMI dans le document 92FUND/WGR.4/7/5, l'étude devait être axée sur les difficultés rencontrées par les assureurs de biens. Le Groupe de travail a donné son accord pour que les questions proposées par l'Administrateur dans le document 92FUND/WGR.4/7/4 soient utilisées aux fins de l'étude, mais a préconisé de laisser au Secrétariat et au CMI la possibilité de modifier ces questions s'ils le jugeaient utile au vu des consultations ultérieures avec l'IUMI qui, n'étant pas représentée à la réunion, n'avait pas suivi le débat.

*Le rôle de l'assurance sur corps dans la promotion du transport maritime de qualité des hydrocarbures*

- 7.1.24 Le Groupe de travail a pris note du document 92FUND/WGR.4/7/3, soumis par la délégation française. En présentant le document, cette délégation a souligné que le Groupe de travail avait, conformément à l'alinéa a) de son mandat, axé les travaux des deux premières réunions sur le secteur de l'assurance en responsabilité. Rappelant au Groupe de travail que ses membres étaient encouragés, aux termes de l'alinéa d) du mandat, à examiner des 'questions connexes', cette délégation a proposé que l'une des questions connexes susceptibles d'aider le Groupe de travail à accomplir sa mission, était l'assurance sur corps des navires transportant des hydrocarbures.
- 7.1.25 On a fait observer qu'il avait été question à plusieurs reprises de l'assurance sur corps dans le rapport de juin 2004 de l'OCDE sur la contribution du secteur de l'assurance à l'éradication de la navigation sous-normes. On peut consulter ce rapport, en anglais et en français, sur le site internet de l'OCDE (<http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf> et <http://www.oecd.org/dataoecd/39/4/340299659.pdf> respectivement).
- 7.1.26 Il a été également souligné que, d'après le rapport de l'OCDE, un assureur sur corps s'intéressait davantage à l'état de la coque et des machines qu'un assureur en responsabilité civile, puisqu'il s'intéressait à tous les dysfonctionnements et pas seulement à ceux susceptibles de mettre en cause la responsabilité envers des tiers. Le rapport notait également que les assureurs sur corps tenaient de plus en plus compte des éléments de gestion et d'exploitation des navires. La délégation française avait donc conclu dans son document que le domaine de l'assurance sur corps semblait lié plus étroitement aux considérations de qualité des navires que l'assurance en responsabilité et, de fait, les navires 'sous-normes' seraient préalablement, et plus souvent, confrontés à des sinistres mettant en jeu leur assurance sur corps qu'à des sinistres mettant en jeu leur assurance responsabilité civile.
- 7.1.27 La délégation française a conclu, par ailleurs, que les assureurs sur corps des navires transportant des hydrocarbures pouvaient jouer un rôle dans l'identification et l'élimination des navires sous-normes et, de manière plus générale, dans la promotion d'une assurance qui serait très réactive à l'état des navires (ou des flottes de navires) mais aussi aux conditions d'exploitation et de gestion, et à même de contribuer à promouvoir le transport de qualité des hydrocarbures.

- 7.1.28 Cette délégation a indiqué qu'on se trouvait, à cet égard, confronté à plusieurs difficultés à savoir l'absence d'obligation d'assurance sur corps pour les navires, la qualité ou la rigueur plus ou moins grande des assureurs sur corps ou encore la diversité des types de contrats. La délégation française a proposé une série de questions (paragraphe 2.4 du document 92FUND/WGR.4/7/3) et laissé entendre que le Groupe de travail devait, pour répondre à ces questions, mettre en évidence les corrélations éventuelles entre l'assurance sur corps fournie aux navires-citernes et les sinistres enregistrés susceptibles d'engager la responsabilité de leurs propriétaires. Si l'on constatait certains liens, cette délégation s'autorisait alors à penser qu'il serait pertinent d'étudier quelles mesures concernant l'assurance sur corps seraient à même de promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures (assurance obligatoire, obligation pesant sur l'assureur ou le propriétaire etc., de fournir des informations).
- 7.1.29 La délégation française a demandé au Groupe de travail d'inviter le Secrétariat à réaliser l'étude voulue, avec la coopération des parties concernées afin de répondre aux questions soulevées dans son document.
- 7.1.30 Répondant à la question d'une délégation, la délégation française a confirmé au Groupe de travail que le rapport de l'OCDE, s'il avait examiné ce sujet de manière approfondie, n'avait pas formulé clairement de recommandations et, de ce fait, une étude menée pour le Groupe de travail ne ferait pas double emploi avec les travaux de l'OCDE.
- 7.1.31 La majorité des délégations était favorable à ce qu'une étude soit effectuée. Certaines délégations se sont interrogées sur le fait de savoir si la question entrait dans le cadre de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. La Présidente a toutefois précisé, pour autant que le Groupe de travail continuait de chercher des mesures autres que techniques afin de promouvoir le transport maritime de qualité et ne tentait pas de modifier les Conventions ni ne s'égarait sur le terrain de l'OMI, que l'étude relèverait alors du mandat du Groupe de travail.
- 7.1.32 Regrettant qu'aucun représentant de l'IUMI ne soit présent à la réunion, la Présidente a fait valoir que le Secrétariat devrait avoir toute latitude d'examiner les questions proposées avec l'IUMI avant d'entreprendre l'étude. Elle a indiqué que des informations, notamment en ce qui concerne l'étude de l'OCDE, étaient peut-être déjà disponibles et pourraient servir au Secrétariat et a invité l'Administrateur à prendre cet élément en compte.
- 7.1.33 L'Administrateur a confirmé que le Secrétariat était disposé à entreprendre l'étude, tout en indiquant que des compétences extérieures seraient peut-être également nécessaires. Il espérait que le Secrétariat serait capable de mener à bien l'étude avec l'aide de l'IUMI, du CMI et de la délégation française.
- 7.1.34 La délégation d'observateurs du CMI a proposé son concours pour l'étude. Cette délégation a fait observer que l'assurance sur corps était un contrat privé entre l'assureur et le propriétaire du navire et que, contrairement à l'assurance en responsabilité, le propriétaire du navire n'était pas tenu de produire une carte bleue prouvant qu'une assurance sur corps avait été souscrite et il était donc difficile de vérifier si le navire bénéficiait d'une couverture d'assurance complète.
- 7.1.35 La délégation d'observateurs du CMI a également fait remarquer que certaines grandes entreprises préféraient être leurs propres assureurs plutôt que de conclure des contrats avec des compagnies d'assurance. Compte tenu de cette constatation, cette délégation a demandé des précisions au sujet de la première question proposée par la délégation française concernant le nombre de navires transportant des hydrocarbures qui naviguaient sans être couverts par une assurance sur corps, et s'il y avait une corrélation entre l'absence d'une telle assurance et le nombre de sinistres enregistrés mettant en cause ces navires. Elle a demandé si la délégation française comptait inclure les navires auto-

assurés dans les navires mentionnés dans cette question, à savoir les navires transportant des hydrocarbures sans être munis d'une assurance sur corps.

- 7.1.36 La délégation française a confirmé que l'on devrait, aux fins de l'étude, établir une distinction entre les navires dépourvus d'assurance et ceux qui étaient assurés, que ce soit par le biais d'une compagnie d'assurance indépendante ou d'une compagnie qui lui était étroitement liée. Cette délégation a souligné que l'étude devait porter essentiellement sur les navires qui n'étaient pas assurés et sur le fait de savoir si ces navires étaient mis en cause dans un nombre plus élevé de sinistres.
- 7.1.37 Répondant à la question d'une délégation sur la possibilité que les résultats de l'étude et les conclusions ultérieures du Groupe de travail débouchent sur l'obligation de souscrire une assurance sur corps, ce qui amènerait le Groupe de travail à formuler des recommandations concernant un instrument autre que les Conventions de 1992, la Présidente a dit qu'il fallait se garder de tirer des conclusions hâtives. Elle a à nouveau souligné qu'il s'agissait simplement pour le Groupe de travail d'examiner les pratiques de l'assurance et non de modifier les Conventions. Elle a réitéré que le Groupe de travail pouvait faire des recommandations dans des domaines qui n'étaient pas incompatibles avec les Conventions ni ne s'égareraient sur le terrain de l'OMI, mais qu'il n'en était pas à ce stade.
- 7.1.38 Le Groupe de travail a invité le Secrétariat à entreprendre l'étude avec la coopération des parties concernées, afin de répondre aux questions soulevées dans le document 92FUND/WGR.4/7/3.

*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*

- 7.1.39 Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa deuxième réunion tenue en mars 2007, l'Administrateur adjoint/conseiller technique avait présenté les conclusions d'une étude du Secrétariat visant à déterminer dans quelle mesure les navires ne relevant ni du champ d'intervention des sociétés de classification qui étaient membres de l'Association internationale des sociétés de classification (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.
- 7.1.40 L'étude s'appuyait sur des données réunies par l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) et par le Secrétariat des FIPOL. Il a été indiqué que l'on avait constaté que 1 313 sinistres au total, sur une période de 35 ans, avaient donné lieu à des déversements d'hydrocarbures persistants à partir de navires-citernes assurés par des clubs appartenant à l'International Group of P&I Clubs, et que seulement 15 sinistres de ce type 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. Les conclusions de cette étude ont été présentées dans le document 92FUND/WGR.4/4/1.
- 7.1.41 Le Groupe de travail avait conclu à cette réunion 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 qui étaient membres de l'IACS, ni de celui des clubs P&I membres de l'International Group of P&I Clubs, 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.
- 7.1.42 Cependant, à la suite d'une question posée par une délégation au sujet d'une éventuelle tendance qui se dessinerait dans la répartition des 15 déversements provenant de navires qui ne relevaient pas du champ d'intervention de l'International Group of P&I Clubs, l'ITOPF avait été invité par le Groupe

de travail à examiner la question de savoir si la fréquence des déversements, dans ce sous-ensemble de données, avait augmenté ou diminué pendant la période de 35 ans couverte par la base de données de l'ITOPF.

- 7.1.43 Introduisant le document 92FUND/WGR.4/7/1, la délégation d'observateurs de l'ITOPF a expliqué, ainsi qu'il était indiqué dans le document, que l'examen des données en question avait fait apparaître que les déversements s'étendaient sur une période allant de 1970 à 2001, avec un nombre de sinistres variant, chaque année, entre zéro et deux. Cette délégation a conclu qu'on ne discernait aucune tendance dans les données indiquant une augmentation ou une diminution de la fréquence des déversements. Elle a précisé, par ailleurs, qu'on avait étudié le sous-ensemble de données pour rechercher, également, d'autres tendances éventuelles et fait observer que la plupart des navires en cause étaient de petite taille, 10 jaugeaient moins de 1 000 tjb, cinq entre 1 000 et 10 000 tjb, et un navire était de grande taille, aucune autre caractéristique importante n'avait pu être dégagée des données.
- 7.1.44 Répondant à la question d'une délégation, la délégation d'observateurs de l'ITOPF a confirmé que l'étude de mars s'étendait jusqu'en 2006, mais que les chiffres présentés dans le tableau au paragraphe 2.2 du document s'arrêtaient à 2001 étant donné qu'il n'y avait pas eu de sinistres entre 2002 et 2005. Elle a rappelé au Groupe de travail que, si l'on pouvait trouver certaines orientations dans les chiffres fournis, il n'y avait dans l'ensemble que 15 sinistres intéressants.
- 7.1.45 Répondant à la question d'une autre délégation, la délégation d'observateurs de l'ITOPF a fait savoir au Groupe de travail que la base de données que l'on avait utilisée pour obtenir les informations couvrait les déversements survenus dans le monde entier et ne tenait pas compte de l'évolution du nombre de signataires de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 7.1.46 Le Groupe de travail a conclu, sur la base des informations reçues et compte tenu du nombre très réduit de sinistres concernés, qu'il n'y avait pas de tendance perceptible à la hausse ou à la baisse de la fréquence des déversements mettant en cause des navires qui ne relevaient pas du champ d'intervention de l'International Group of P&I Clubs et que certaines années, il y avait eu un ou deux déversements tandis que d'autres années, y compris dernièrement, aucun déversement ne s'était produit.

## 7.2 Pratiques des États Membres visant à promouvoir un transport maritime de qualité

### *Procédure de délivrance des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile en Allemagne*

- 7.2.1 Le Groupe de travail a pris note des informations figurant dans le document 92FUND/WGR.4/7 soumis par l'Allemagne. Y sont énoncées les procédures suivies par l'Agence fédérale maritime et hydrographique qui fait partie du Ministère des transports, de la construction et du développement urbain pour la délivrance des certificats attestant qu'une assurance a été souscrite conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (certificats CLC).
- 7.2.2 Il a noté qu'en Allemagne la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était entrée en vigueur le 30 mai 1996 et avait été mise en application par la loi sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et l'ordonnance sur la délivrance des certificats requis en matière de responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- 7.2.3 Il a également noté qu'en Allemagne pour obtenir un certificat délivré en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, la demande devait en être déposée par écrit et contenir certains

renseignements concernant le propriétaire (nom, adresse du principal établissement) et le navire (nom, port d'immatriculation, tonnage enregistré). De plus, le demandeur devait fournir la preuve d'une garantie financière se présentant d'ordinaire sous la forme d'une 'carte bleue' par laquelle un assureur confirmait qu'une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux critères de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était en cours de validité.

- 7.2.4 La délégation allemande a expliqué que la législation nationale imposait qu'un représentant du propriétaire du navire réside en Allemagne (l'agent maritime résident), lequel était chargé de recevoir au nom du propriétaire du navire les documents officiels tels qu'une ordonnance du tribunal, et de veiller à ce que ces documents lui soient transmis. Par conséquent, l'agent résident d'un navire ne battant pas pavillon allemand devait également joindre une procuration du propriétaire du navire quand il demandait un certificat CLC.
- 7.2.5 Le Groupe de travail a noté qu'une somme de €125 était facturée pour la délivrance d'un premier certificat CLC et de €85 pour chaque autre certificat délivré ultérieurement. Il a noté, par ailleurs, que le certificat délivré en vertu de la Convention l'était pour une durée de 12 mois au maximum et ne s'étendrait pas au-delà de la durée de validité de la garantie financière. Il a également noté que le certificat pouvait être retiré si les prescriptions obligatoires réglementant sa délivrance n'étaient plus satisfaites ou si la personne ayant déposé la demande avait fourni des renseignements inexacts ou incomplets.
- 7.2.6 Le Groupe de travail a rappelé qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les certificats délivrés en vertu de la Convention ne pouvaient l'être que par un État partie pour les navires immatriculés dans cet État partie ou dans un État ne figurant pas parmi les États contractants. Les certificats CLC ne pouvaient être délivrés pour des navires immatriculés dans d'autres États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La délégation allemande a confirmé que l'Agence fédérale maritime et hydrographique n'avait pas délivré de certificat CLC à des navires ne battant pas pavillon allemand mais qu'elle en avait délivré 29 en 2006 à des navires immatriculés en Allemagne.
- 7.2.7 Le Groupe de travail a noté que si le propriétaire du navire devait contrevenir aux dispositions de la loi allemande sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui prescrivait qu'une garantie financière suffisante doit être en cours de validité, il se rendrait coupable d'un délit. Par conséquent, il pouvait faire l'objet d'une amende ou, même, d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à deux ans. En outre, le certificat de sécurité du navire pouvait être supprimé.
- 7.2.8 Le Groupe de travail a noté également que si le propriétaire du navire ne munissait pas son navire d'un certificat CLC ou si le capitaine ne l'avait pas à bord ou ne pouvait le présenter sur demande, ils seraient passibles d'une amende ne dépassant pas € 000. Par ailleurs, le transport de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ou le transbordement d'hydrocarbures pouvait être interdit.
- 7.2.9 La délégation allemande a indiqué qu'un navire ne pouvait ni toucher ni quitter un port ou un terminal situé en Allemagne sans un certificat valide délivré en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et que la police maritime effectuait des vérifications obligatoires à bord des navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.
- 7.2.10 Le Groupe de travail a noté que, depuis 1999, aucun navire allemand n'avait été détenu dans un port étranger pour ne pas avoir présenté de certificat CLC. Il a noté également que, depuis 1993, aucun navire battant pavillon étranger inspecté en Allemagne au titre du régime de contrôle par l'État du port n'avait été détenu pour ne pas avoir présenté de certificat délivré en vertu de la Convention.

*Procédure de délivrance des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile au Libéria*

- 7.2.11 La délégation du Libéria a fait savoir au Groupe de travail qu'elle partageait le point de vue exprimé à de précédentes réunions selon lequel les États Membres devraient appliquer une procédure uniforme pour la délivrance des certificats CLC. C'est pourquoi elle avait soumis le document 92FUND/WGR.4/7/7 qui décrivait en détail les procédures suivies à cet effet par le Bureau du Commissaire adjoint au Bureau des affaires maritimes du Libéria.
- 7.2.12 Le Groupe de travail a pris note du fait que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était entrée en vigueur pour le Libéria le 10 mai 1996 et qu'elle avait été mise en application, conformément à la Convention, par l'article 2.35 du règlement maritime libérien, qui obligeait le propriétaire de tout navire enregistré au Libéria, transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison, à souscrire une telle assurance. Le règlement faisait également obligation aux navires battant pavillon libérien d'être munis d'un certificat attestant qu'une telle assurance, délivrée par le Bureau du Commissaire adjoint, couvrant sa responsabilité en cas de dommages par pollution, avait été souscrite.
- 7.2.13 Le Groupe de travail a relevé que, pour obtenir un certificat CLC au Libéria, la demande devait être accompagnée de la preuve d'une garantie financière se présentant d'ordinaire sous la forme d'une 'carte bleue' remise par un club P&I membre de l'International Group of P&I Clubs et du versement d'une somme de US\$150 à laquelle s'ajoutaient les frais d'expédition.
- 7.2.14 Le Groupe de travail a également noté que, si la preuve de la garantie financière était fournie par un club P&I membre de l'International Group, il n'était effectué aucun contrôle supplémentaire concernant l'assureur. Cependant, si la preuve soumise était fournie par un assureur qui n'était pas membre de l'International Group of P&I Clubs, le département chargé des enquêtes au Bureau du Commissaire adjoint aux affaires maritimes procédait alors à d'autres vérifications. Si l'on s'interrogeait sur la capacité de la compagnie fournissant l'assurance ou une autre garantie financière de s'acquitter des obligations prévues à l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ou sur la question de savoir si l'assurance ou l'autre garantie couvrirait la responsabilité du propriétaire conformément à la Convention, le Commissaire adjoint aux affaires maritimes pouvait refuser de délivrer le certificat CLC et demander au propriétaire/à l'exploitant de fournir une carte bleue émanant d'une autre compagnie. Répondant à la question d'une autre délégation, la délégation libérienne a précisé que, même si cette situation ne s'était pas encore produite, si le Commissaire adjoint devait formuler une telle demande, le propriétaire du navire ne pouvait faire autrement que de chercher un autre club P&I ou un assureur qui satisfasse le Commissaire adjoint, quelle que soit la difficulté d'en trouver un.
- 7.2.15 Il a été noté que, pour la période 2006-2007, l'administration maritime libérienne avait délivré 640 certificats CLC à des navires sous pavillon libérien y compris la délivrance de nouveaux certificats pour cause de changement de propriétaire ou pour toute autre raison de cet ordre. Aucun certificat CLC libérien n'avait été délivré à des navires immatriculés dans d'autres États.
- 7.2.16 Il a été noté également que si, à l'entrée dans un port, il était constaté par le biais du contrôle par l'État du port qu'un navire n'était pas muni d'un certificat CLC en cours de validité, ce navire faisait l'objet d'une détention par l'État du port, tandis que le Bureau du Commissaire adjoint mettait tout en œuvre pour délivrer le certificat CLC si la demande en était faite et que les pièces justificatives valables et les redevances concernées étaient soumises. La délégation libérienne a expliqué que, si l'administration maritime libérienne pouvait décréter la détention par l'État du port, c'était habituellement l'exploitant du navire qui notifiait à l'administration l'absence de certificat. La délégation libérienne a souligné que toute violation des conventions et traités internationaux auxquels

la République du Libéria est partie, y compris la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, peut entraîner l'imposition d'une sanction au capitaine ou au propriétaire d'un navire sous pavillon libérien, comme l'autorise l'article 2.35 du règlement maritime libérien.

- 7.2.17 Cette délégation a fait observer également que les certificats CLC délivrés par les autorités du Libéria, l'étaient normalement pour une période de 12 mois allant du 20 février de l'année civile courante au 20 février de l'année suivante et qu'en décembre, chaque année, l'administration du Libéria envoyait une lettre de relance aux propriétaires et aux exploitants de navires libériens dont les navires sont tenus de se conformer à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il leur était rappelé qu'en soumettant, en temps voulu, les documents et le paiement exigés, ils éviteraient des retards dans le traitement et l'expédition du certificat CLC.

*Les États Membres pourraient-ils intensifier leurs efforts afin de promouvoir un transport maritime de qualité?*

- 7.2.18 Le Groupe de travail a pris note des informations figurant dans le document 92FUND/WGR.4/7/2 soumis par le Canada et la France. En introduisant le document, la délégation canadienne a rappelé au Groupe de travail qu'à sa deuxième réunion, plusieurs États avaient fait part de leur souhait d'examiner, dans le cadre des réunions à venir, la possibilité de lier la qualité du navire à la délivrance des certificats CLC et que certains États avaient fait savoir au Groupe de travail qu'ils tenaient effectivement compte de la qualité du navire avant de délivrer le certificat CLC.

- 7.2.19 Le Groupe de travail a rappelé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile 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 délégations canadienne et française pensaient que les États pouvaient 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 sur la responsabilité civile, libellé comme suit:

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

- 7.2.20 Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa première réunion, l'International Group of P&I Clubs avait 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. Il a également rappelé que, dans son résumé des débats, la Présidente du Groupe de travail avait noté que l'on s'accordait généralement sur l'importance des États du pavillon et sur la nécessité de favoriser la transparence entre eux par le partage des informations.

- 7.2.21 Le Groupe de travail a relevé que d'autres instances internationales, notamment le Comité des transports maritimes de l'OCDE, avaient également envisagé de créer un site internet avec des listes de navires sous-normes extraites de plusieurs sources d'informations, y compris les différents mémorandums d'accord sur le contrôle par l'État du port (MOU) et la base de données Equasis.

- 7.2.22 Le Groupe de travail a noté que les coauteurs du document, ayant effectué des recherches préliminaires dans les bases de données de quatre des 10 régimes de contrôle par l'État du port, avaient conclu qu'en 2006, un total de 156 navires-citernes était retenu en vertu de ces quatre régimes, avec en moyenne 15 défauts par navire. Il a aussi été noté que 11 % des navires interdits qui figuraient dans la liste du mémorandum de Paris étaient des navires-citernes et qu'ils représentaient 9 % des navires interdits par l'Union européenne. Le Groupe de travail a pris note du point de vue des coauteurs, selon lequel un examen des six autres régimes de contrôle par l'État du



port donnerait vraisemblablement des résultats identiques et que ces données produites par les régimes pourraient constituer une source importante et fiable d'informations pour les États intéressés par la qualité des navires sollicitant un certificat CLC.

- 7.2.23 Les coauteurs ont invité le Groupe de travail à examiner 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.
- 7.2.24 Les coauteurs ont proposé que, 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 devrait envisager d'élaborer des mesures qui lieraient la qualité du navire à la délivrance et au retrait des certificats CLC. Ils ont suggéré que cette mesure pourrait consister à exploiter les informations venant des régimes de contrôle par l'État du port et d'autres sources. Cela permettrait, selon eux, 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, ce qui permettrait à l'État de procéder à un nouvel examen et, le cas échéant, de ne pas délivrer et/ou de retirer le certificat CLC jusqu'à ce que le navire soit mis aux normes.
- 7.2.25 Le Groupe de travail a noté les préoccupations formulées par la Grèce, tel qu'indiqué dans le document 92FUND/WGR.4/7/6, concernant les propositions faites par le Canada et la France. Le Groupe de travail a noté que la Grèce avait compris que l'objet d'un certificat CLC était de confirmer que l'État émetteur n'avait vérifié et attesté que l'existence d'une garantie financière permettant au propriétaire déclaré de couvrir les éventuelles demandes d'indemnisation afférentes à ses navires au titre des dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été rappelé qu'il ressortait des discussions qui avaient eu lieu lors des réunions précédentes du Groupe de travail que, si la carte bleue en question avait été délivrée par un club P&I membre de l'International Group, l'État délivrerait le certificat CLC de façon quasi-automatique et que dans le cas contraire, l'État était tenu de vérifier soigneusement la crédibilité de tout autre assureur et de décider en conséquence de délivrer ou non le certificat.
- 7.2.26 Le Groupe de travail a noté le point de vue de la Grèce selon lequel les nouvelles mesures, récemment annoncées, de l'International Group of P&I Clubs concernant l'inspection des navires assurés par ses membres garantissaient que les navires-citernes auxquels ceux-ci avaient fourni une carte bleue étaient des navires 'de qualité' et que ces mesures répondaient donc aux principales préoccupations exprimées dans la proposition française/canadienne.
- 7.2.27 Le Groupe de travail a noté, par ailleurs que la Grèce estimait qu'il avait pour mandat de proposer des mesures visant à éliminer le transport sous-normes des hydrocarbures et que cela ne supposait pas de proposer des mesures qui alourdiraient la bureaucratie sans avoir, en tout état de cause, de valeur ajoutée pour les victimes de sinistres à l'origine de pollution par les hydrocarbures.
- 7.2.28 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a indiqué que, si l'International Group avait mis en œuvre de nouvelles mesures, il comptait beaucoup sur les informations que lui fournissaient d'autres organismes tels que les sociétés de classification et les États du pavillon; il n'inspectait pas chaque navire et ne pouvait donc pas garantir la qualité de chacun de ceux auxquels il avait été délivré une carte bleue.
- 7.2.29 Un certain nombre de délégations ont félicité les délégations canadienne et française d'avoir soumis leurs propositions, encourageant ainsi le Groupe de travail à examiner des idées neuves et à explorer les possibilités qu'elles offraient pour améliorer la qualité du transport maritime.

- 7.2.30 La délégation française a fait remarquer que les propositions n'avaient pas pour objet d'améliorer la situation des victimes des déversements mais d'empêcher le plus grand nombre possible de déversements de se produire. Cette délégation a indiqué que, si elle se réjouissait des initiatives constructives prises par l'International Group of P&I Clubs afin de promouvoir le transport maritime de qualité, l'International Group ne pouvait pas garantir sans réserve la qualité de chaque navire, et il appartenait donc au Groupe de travail et à chaque État Membre de faire tout ce qui était en leur pouvoir pour éradiquer la navigation sous-normes.
- 7.2.31 Des délégations ont déclaré qu'elles appuyaient les propositions des délégations canadienne et française.
- 7.2.32 D'autres délégations se sont dites préoccupées de ce que la proposition des délégations canadienne et française ne sorte du domaine de compétence du Groupe de travail. Certaines délégations ne partageaient pas l'interprétation de l'article VII, paragraphe 6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, telle qu'énoncée au paragraphe 7.2.19 ci-dessus, selon laquelle d'autres conditions ou critères de délivrance du certificat CLC pouvaient être ajoutés. Ces délégations ont fait part de leurs préoccupations selon lesquelles impliquer de la sorte les États pouvait avoir pour effet d'engager la responsabilité des États.
- 7.2.33 Des délégations se sont également inquiétées du fait que les propositions des délégations canadienne et française ne sortent du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et fassent double emploi avec les travaux des Conventions MARPOL, SOLAS et du Code ISM.
- 7.2.34 Un certain nombre de délégations ont demandé de ne pas clore le débat à cette réunion mais de le maintenir à l'ordre du jour du Groupe de travail pour qu'il soit approfondi.
- 7.2.35 La Présidente a conclu que, malgré la discussion détaillée qu'il avait eue sur le sujet, le Groupe de travail n'était pas en mesure de formuler des recommandations à l'Assemblée car il n'y avait pas eu de majorité claire en faveur des propositions. Elle a invité les États qui souhaitaient que le Groupe de travail examine la question de manière plus approfondie à engager des consultations avec d'autres États avant la prochaine réunion afin de susciter une adhésion plus large et à remettre une proposition révisée à la quatrième réunion du Groupe de travail.

### 7.3 Travaux à venir

Mettant fin à la réunion, la Présidente a exprimé la reconnaissance du Groupe de travail pour tous les documents qui avaient été soumis à cette occasion. Elle a rappelé aux délégués que le Groupe de travail avait maintenant tenu trois réunions et que ses travaux devaient être achevés d'ici la fin 2008. Elle a fait observer que, conformément à son mandat, le Groupe de travail devrait, d'ici là, faire connaître les directives, propositions et pratiques établies qu'il présentera à l'Assemblée, pour examen. La Présidente a donc encouragé les États Membres à examiner, au regard du mandat, s'il y avait des points qui n'avaient pas encore été traités ou qui devraient être explorés plus avant, et à soumettre des documents aux fins d'examen à la prochaine réunion du Groupe de travail qui doit se tenir à Monaco en mars 2008.

---