

DIRECTION DE LA SCIENCE, DE LA TECHNOLOGIE
ET DE L'INDUSTRIE

COMITE DES TRANSPORTS MARITIMES

RAPPORT SUR

LA SUPPRESSION DE L'ASSURANCE DE LA NAVIGATION SOUS-NORMES

Juin 2004

Résumé

Cette étude aborde principalement la question identifiée dans la Déclaration de politique maritime du CTM sur la navigation sous-normes, de savoir si le secteur de l'assurance maritime pourrait avoir un impact utile sur les efforts en vue de réduire l'incidence of la navigation sous-normes.

Ce rapport a été examiné par le Comité des transports maritimes à sa réunion des 24-25 mai 2004. Le Comité s'inspirera des constatations et des conclusions du rapport pour réfléchir aux futures activités à mener sur la navigation sous-normes.

Le Comité a pris note du rapport et a accepté de le déclassifier afin de le mettre à la disposition de toutes les parties intéressées.

Ce rapport a été établi par M. Terence Coghlin, à titre de consultant pour le Comité des transports maritimes. M. Coghlin est un ancien Président du Groupe international des Clubs P&I.

LA SUPPRESSION DE L'ASSURANCE DE LA NAVIGATION SOUS-NORMES

Un rapport au Comité des transports maritimes de l'OCDE

LES ORIGINES DU RAPPORT

Le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques s'intéresse depuis plusieurs années à l'impact de la navigation sous normes sur la sécurité, les pertes de vies en mer et l'environnement marin. C'est pourquoi il a appuyé les efforts déployés par l'Organisation maritime internationale pour faire respecter intégralement les règles et normes internationales. Le CTM s'emploie à faire disparaître la navigation sous normes et encourage la navigation de qualité qu'il considère comme une responsabilité collective exigeant le concours non seulement des gouvernements et des organisations internationales mais aussi de tous les acteurs du secteur maritime.

Début janvier 2001, le Comité des transports maritimes a reçu de SSY Consultancy & Research Ltd. un rapport sur « Le coût de la navigation sous normes pour les utilisateurs », qui considérait plusieurs acteurs maritimes dans l'optique de la campagne contre la navigation sous normes. L'assurance maritime était l'un d'entre eux, ce qui a incité le CTM à commander le présent rapport. Les deux premiers paragraphes de son mandat, qui s'inspirent des commentaires du document, sont rédigés en ces termes :

Le secteur de l'assurance maritime offre un filet de sécurité financière essentiel aux entreprises commerciales. Mais il offre en même temps une couverture très efficace aux navires sous normes en permettant de répartir les risques qu'ils représentent entre les nombreux acteurs du domaine et de les répercuter en fin de compte sur les consommateurs.

La tâche du consultant consistera à déterminer s'il serait possible, sans nuire aux victimes, de supprimer la couverture offerte aux navires sous normes tout en maintenant l'indispensable couverture par la répartition des risques pour le reste du secteur maritime. L'analyse devra porter à la fois sur les clubs P&I et sur les assureurs maritimes.

Le mandat énumère ensuite un certain nombre de thèmes que le CTM souhaitait voir traiter dans le rapport. Il s'agissait premièrement de donner « Une description du fonctionnement du marché de l'assurance maritime, en faisant, si nécessaire, une distinction entre les clubs P&I et les assureurs maritimes ». Il ressort clairement du contexte que les assureurs concernés sont ceux qui passent contrat avec les propriétaires de navires, principalement les assureurs de navires, les assureurs sur corps et les assureurs des machines ainsi que les assureurs en responsabilité civile, principalement les mutuelles P&I.

Il y a donc lieu de commencer par décrire le marché de l'assurance maritime. Plusieurs pages sont consacrées à la description de l'assurance sur corps et plusieurs autres à la description des clubs P&I. En effet, si le CTM a recommandé de procéder ainsi, c'est que faute d'une certaine compréhension du rôle et des différents modes de fonctionnement de ces assureurs, il est facile de mal évaluer la contribution à la campagne contre la navigation sous normes que l'on peut attendre des uns et des autres. Le marché lui-même est satisfait du niveau de détail de cette description. Il y eut un temps où ces professionnels préféraient s'envelopper de mystère ; mais ils n'ignorent pas que dans le monde d'aujourd'hui, les intérêts du marché sont mieux protégés par la transparence.

Le rapport traite ensuite, bien que dans un ordre différent, de chacun des divers thèmes indiqués par le CTM ainsi que d'autres qui semblent pertinents au regard de l'objectif assigné.

Aux fins d'établissement du rapport, l'auteur s'est entretenu avec de nombreuses personnes qui travaillent sur le marché de l'assurance en tant qu'assureurs, gérants de clubs ou courtiers ou qui sont d'une manière ou d'une autre directement concernés par l'assurance sur corps et les P&I. Il a consulté des propriétaires de navires et divers organes représentatifs des secteurs des transports maritimes et de l'assurance maritime. L'auteur adresse ses remerciements pour la qualité de l'accueil qui lui a été réservé et la franchise des échanges de vues pour son travail. Toutefois, si le présent rapport a été établi, comme le souhaitait le CTM, avec la coopération active du secteur de l'assurance maritime, l'auteur assume l'entière responsabilité de son contenu.

TABLE DES MATIÈRES

1.	SYNTHÈSE	8
2.	RESPONSABILITÉ DE L'APPLICATION DES RÈGLES DE SÉCURITÉ MARITIME	11
	Etats du pavillon.....	11
	Assureurs maritimes.....	12
3.	ASSURANCE SUR CORPS	13
	Risques couverts.....	13
	Risques exclus	14
	Souscription.....	14
	Valeurs convenues.....	15
	Courtiers.....	15
	Les principaux marchés.....	15
	Lloyd's	15
	L'IUA	16
	Les clubs de mutuelles d'assurance sur corps	16
	Sinistres	16
	La nécessité de faire des bénéfices.....	16
4.	ASSURANCE P&I	18
	Le système d'appel de fonds des mutuelles	18
	Structure	19
	Risques couverts.....	19
	Risques exclus	20
	Couverture intégrale.....	20
	Part de marché.....	20
	Autres systèmes.....	21
	Ampleur des sinistres	21
	Mise en commun et réassurance.....	21
	Catégories de demandes d'indemnisation	22
	Courtiers.....	23
	Relations avec les assurés	23
5.	LA NAVIGATION SOUS NORMES	24
	Erreur humaine.....	24
	Les navires et les exploitants.....	25
	Comportements	25
	Respect des normes à minima	26
	L'importance de l'âge	26
6.	IDENTIFIER LES EXPLOITANT SOUS NORMES	29
	Indicateurs de qualité	29
	Audits de gestion.....	29
	Multiplicité des inspections de navires	30
	Inspections des sociétés de classification.....	30
	Inspections menées dans le cadre des contrôles par l'Etat du port.....	31

Inspections par les affréteurs.....	31
Contrôles et inspections effectués par les Clubs P&I.....	32
Convergence potentielle.....	33
7. OBSTACLES À LA CIRCULATION DE L'INFORMATION.....	34
Obstacles juridiques.....	34
Conseils à propos du partage.....	34
Accès électronique.....	35
Contacts personnels.....	35
8. ENCOURAGER LE RELEVEMENT DES NORMES AU SEIN DU GROUPE.....	36
Des normes non homogènes.....	36
Membres sous normes.....	36
Refus de mise en commun (pooling) des risques.....	36
Examen attentif des demandes d'indemnisation.....	37
Motifs convenus pour refuser de contribuer.....	37
Notification préalable de non contribution.....	38
Réduction de la contribution.....	38
Droit de la concurrence.....	38
9. SUPPRIMER CE QUI ENTRAVE LE DÉVELOPPEMENT DE LA COOPÉRATION.....	39
Choisir entre les priorités de l'action publique.....	39
Nouvelle structure de la législation sur la concurrence.....	39
10. LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION.....	40
Perte de confiance.....	40
Rétablir la confiance.....	40
Qui paye la note ?.....	41
11. RECONNAISSANCE DE NORMES PLUS ÉLEVÉES.....	42
Encourager la qualité.....	42
Bonification pour absence de sinistre.....	42
Ecart de qualité.....	42
Le retour à la classification.....	43
12. PRENDRE LA DÉCISION D'ACCORDER LA COUVERTURE D'ASSURANCE.....	44
Les raisons de sa prudence.....	44
Les indicateurs de qualité.....	45
Inspections de l'état d'un navire.....	46
Evaluation systématique.....	46
Les raisons de l'acceptation.....	46
Informations obtenues auprès des assureurs précédents.....	46
Mesures incitatives pour que les directeurs n'admettent que des membres de qualité.....	47
13. LA CORRÉLATION ENTRE QUALITÉ ET SINISTRES.....	48
Accidents survenant à des navires de qualité.....	48
Responsabilité sans faute.....	48
Acteurs hors contrôle.....	48
L'incidence des sinistres.....	49
14. LES BONNES FLOTTES SUBVENTIONNENT-ELLES LES MAUVAISES ?.....	50

Recherche dans les statistiques des sinistres	50
L'importance des plus gros sinistres	50
Coût relatif des clubs.....	50
15. CALCUL DE LA PRIME.....	52
Différents niveaux de qualité acceptable.....	52
La prime de départ.....	52
L'importance ultérieure des statistiques de sinistres	53
Progressivité des ajustements.....	54
Conséquence d'une baisse de qualité	55
Fixation de la prime en fonction d'autres indicateurs de qualité et de risque	55
L'effet de l'augmentation des tarifs	56
16. AUGMENTATION DE L'EXPOSITION AU SEIN DU GROUPE	57
Augmenter le montant pour lequel le Groupe est solidairement responsable	57
Cibler la demande d'indemnisation du pool.....	57
Effets possibles des modifications	58
Franchises plus élevées pour les membres	58
17. QUALITÉ DES EXPLOITANTS DÉJÀ ASSURÉS	59
Surveillance des assurés	59
Audits de gestion.....	59
Préavis de résiliation	59
Le responsable de la qualité des membres	60
Restrictions aux transferts entre les clubs	60
18. PERTE DE L'ASSURANCE.....	61
La décision de ne pas maintenir la garantie	61
Perte automatique de la garantie	61
Suspension automatique de la garantie	61
Perte de garantie suite à une demande d'indemnisation.....	62
Warranties	62
19. LES VICTIMES INNOCENTES DES SINISTRES MARITIMES	63
Conventions internationales	63
Pollution par les hydrocarbures	64
Soutes	65
OPA 90.....	65
Convention HNS	65
Cargaison.....	66
Les passagers.....	66
Les marins	66
20. ASSURANCE OBLIGATOIRE.....	68
Action directe	68
Contrainte sans action directe	69

21. LES CERTIFICATS	70
Directives de l'OMI	70
Certificat à bord.....	70
Contenu du certificat	70
Efficacité des assureurs	71
22. QUELLE PEUT ÊTRE LA CONTRIBUTION DES ASSUREURS ?.....	73
Les assureurs sur corps.....	73
Assureurs des cargaisons.....	73
Assureurs P&I	74

1. SYNTHÈSE

- 1.1 La responsabilité de l'application des règles de sécurité maritime incombe entièrement aux Etats du pavillon et aux sociétés de classification auxquelles ils délèguent leurs pouvoirs. Il ne faut pas leur permettre de se soustraire à leur devoir de surveillance de la sécurité de la flotte marchande mondiale.
- 1.2 Mais les assureurs maritimes sont disposés à jouer leur rôle, avec d'autres, pour appuyer la campagne visant à éliminer les navires sous normes.
- 1.3 Les assureurs sur corps doivent chercher à faire des bénéfices pour leurs fournisseurs de capitaux et même si les assureurs sont, à titre individuel, soucieux d'éviter les navires sous normes, le marché dans son ensemble est actuellement soumis à une concurrence trop vive pour contribuer de manière significative à la campagne.
- 1.4 En revanche, les clubs P&I sont des coopératives créées par les propriétaires des navires assurés et ils ont donc tout intérêt à ne pas assurer les exploitants sous normes.
- 1.5 La campagne est ciblée tout autant sur les exploitants sous normes que sur leurs navires sous normes.
- 1.6 De nos jours, l'exploitant sous normes risque moins d'exploiter un véritable 'tas de rouille' que d'essayer de s'en sortir en 'ne respectant les règles qu'au minimum' ; puisqu'il ne se fixe pas ses propres normes de qualité, son objectif est de se borner à respecter les seuils fixés par d'autres – avec les conséquences désastreuses qui peuvent en découler lorsque, inévitablement, il n'y parvient pas.
- 1.7 Le processus de vieillissement des navires est important mais a des conséquences financières différentes pour un club P&I et un assureur sur corps.
- 1.8 Les navires font l'objet de nombreuses inspections ainsi que de visites de classification (dont certaines pourraient probablement être groupées) et il serait possible de faciliter une plus large diffusion de leurs résultats aux assureurs pour les aider à repérer les navires sous normes.
- 1.9 Des mesures pourraient être prises dans le cadre d'accords du Groupe international des clubs P&I pour la mise en commun des sinistres afin d'encourager les clubs participants à se montrer plus sélectifs.
- 1.10 Ces dernières années, de nombreux assureurs ont fait preuve d'un plus grand zèle et se sont montrés plus exigeants dans leur choix des assurés. Mais pour aider et encourager tous les assureurs à se comporter ainsi, il faudrait modifier, le cas échéant, certaines lois et réglementations nationales et régionales afin de supprimer tout obstacle à l'adoption des mesures susmentionnées et faciliter la diffusion des renseignements sur la qualité des navires et leurs exploitants pour que les assureurs puissent y avoir accès et se les communiquer entre eux.

- 1.11 Il est important de rétablir la confiance des assureurs dans les sociétés de classification.
- 1.12 Il faudrait trouver les moyens de reconnaître publiquement et, si possible, de récompenser les exploitants de navire qui respectent des normes élevées ; à cette fin, les sociétés de classification pourraient envisager de revenir à une classification fondée sur différents niveaux de normes.
- 1.13 L'exploitant sous normes qui n'est pas reconnu comme tel et parvient donc à souscrire et à conserver une assurance sur corps et une assurance en responsabilité civile pour son ou ses navires, profite généralement d'une couverture efficace pour un prix abordable.
- 1.14 Au moment de la souscription de son premier contrat d'assurance, il se voit attribuer généralement une prime d'un montant 'moyen' qui varie ensuite très largement en fonction du nombre de sinistres déclarés plutôt qu'en fonction d'autres indicateurs de qualité et de risque. Aussi, tant que ses antécédents de sinistres n'auront rien d'exceptionnel, sa prime ne sera pas nécessairement plus élevée que celle d'un propriétaire de navire de qualité sur le même trafic ; de plus, le montant de cette prime aura tendance à évoluer moins brutalement à la suite d'une série de sinistres que l'on pourrait s'y attendre.
- 1.15 Une raison pour laquelle l'assureur d'un club P&I hésite à moduler ses primes en fonction d'indicateurs de qualité et de risque autre que les statistiques individuelles de sinistres est que le lien de corrélation observé entre la qualité d'exploitation du navire et l'importance des sinistres concernant la responsabilité civile – en particulier les plus gros sinistres qui, considérés ensemble, sont ceux qui ont le plus d'impact sur le coût total de l'assurance en responsabilité, est généralement peu marqué.
- 1.16 A l'avenir, les assureurs pourraient devenir plus à même de relever leurs tarifs en fonction d'un ensemble d'indicateurs de qualité et de risque parmi lesquels figureraient, entre autres, les statistiques individuelles de sinistres.
- 1.17 Même s'il peut sembler évident que les propriétaires de navires de qualité membres d'un club mutualiste doivent payer davantage à cause des sinistres des mauvais propriétaires de navires et 'subventionner' ainsi la navigation sous normes, il est difficile sinon impossible de prouver qu'il en est vraiment ainsi.
- 1.18 Il est aussi important pour les assureurs de surveiller la qualité de leurs assurés que de vérifier celle de leurs nouveaux assurés potentiels.
- 1.19 Un assureur qui commence à avoir des inquiétudes sur la qualité de l'un de ses clients est plus enclin à retirer sa couverture qu'à majorer son tarif.
- 1.20 En tout état de cause, il est peu probable que les primes qu'un propriétaire de navires sous normes paye à ses assureurs sur corps et P&I, représentent une part si importante de ses coûts d'exploitation que toute augmentation prévisible de ces primes le contraindrait à la faillite.
- 1.21 Si un propriétaire de navires sous normes cause un accident grave, les assureurs peuvent être en droit de refuser sa demande d'indemnisation pour les dommages occasionnés. Mais il est alors trop tard. Il faut le détecter plus tôt et soit refuser de l'assurer, soit lui faire cesser ses activités avant que ne se produise un accident grave.
- 1.22 Les clubs P&I pourraient être encouragés de différentes manières à faire davantage pour éviter les exploitants sous normes. Les seuls risques importants pour les victimes innocentes des accidents maritimes proviendraient du fait que (a) les exploitants sous normes qui ne seraient

plus acceptés par les clubs seraient en mesure d'exercer leurs activités sans assurance responsabilité civile ou (b) des assureurs plus tolérants ou moins exigeants auraient la possibilité de les assurer.

- 1.23 Ces risques pourraient être éliminés – ce qui porterait un sérieux coup aux propriétaires de navires sous normes – si l'OMI devait exiger pour chaque navire une attestation d'assurance responsabilité civile émanant d'un assureur agréé, comme cela est indiqué dans les Directives de l'OMI et s'il existait une procédure garantissant que l'agrément ne serait donné qu'aux assureurs rigoureux et exigeants.

2. RESPONSABILITÉ DE L'APPLICATION DES RÈGLES DE SÉCURITÉ MARITIME

- 2.1 Il y a lieu de préciser, pour commencer, que les assureurs maritimes ne sont pas et ne peuvent pas devenir les policiers de la communauté maritime internationale, chargés de faire respecter les règles de sécurité qui ont été définies par les conventions internationales élaborées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.

Etats du pavillon

- 2.2 C'est aux Etats du pavillon qu'incombe le rôle de faire respecter les règles de sécurité maritime et il continuera de leur incomber.
- 2.3 Malheureusement, nombre d'Etats du pavillon ne se sont pas, jusqu'ici, acquittés de ce rôle. De plus, dans les cas où ils ont sous-traité en partie leurs obligations à certaines sociétés de classification, les résultats n'ont bien souvent pas été satisfaisants non plus.
- 2.4 « Dans un monde idéal, les Etats dont les pavillons sont arborés par différents navires sur les mers du monde établiraient et feraient respecter par les propriétaires de navires des normes de conception, d'entretien et d'exploitation qui garantiraient un niveau très élevé de sécurité en mer. Les Etats côtiers que longent les navires et les Etats du port dont les ports ou les mouillages accueillent les navires, n'auraient pas lieu de se préoccuper du respect de ces normes. Le système actuel de contrôle par les Etats du pavillon est bien loin de cet idéal... Il est, malheureusement, incontestable que les Etats du pavillon n'assument pas tous leurs responsabilités ».
- 2.5 Cette déclaration est extraite du rapport établi par Lord Donaldson « Safer Ships, Cleaner Seas » (Des navires plus sûrs, des mers plus propres), à la suite du déversement en mer de pétrole brut et de combustible de soute du pétrolier « Braer » qui s'était échoué. Elle date de 1994. La situation n'a guère changé durant les dix années qui se sont écoulées depuis.
- 2.6 Dans la synthèse de son rapport, Lord Donaldson écrivait : « La responsabilité principale de la sécurité et de l'exploitation des navires incombe aux Etats dont les navires battent pavillon et aux sociétés de classification auxquelles ils ont parfois recours. Si tous les Etats et les sociétés de classification s'acquittaient effectivement de leurs responsabilités à cet égard, le problème de la pollution des mers s'en trouverait sensiblement diminué. Malheureusement tel n'est pas le cas ... Idéalement, les Etats du pavillon qui manquent à leurs obligations convenues au niveau international, devraient s'exposer à des sanctions sévères qui pourraient aller jusqu'à la non reconnaissance de leur autorité. »
- 2.7 Le tableau des performances des Etats du pavillon (Flag State Performance Table) publié récemment par la Table ronde des organisations professionnelles des transports maritimes, illustre l'étendue du scandale actuel - de nombreux Etats du pavillon ne se souciant même pas de ratifier les conventions fondamentales de l'OMI sur la sécurité.
- 2.8 Tant que tous les Etats du pavillon ne s'acquitteront pas comme ils le doivent de leurs responsabilités, il ne sera pas possible de trouver de solution satisfaisante et durable au problème de l'application des normes de sécurité maritime. C'est pourquoi le CTM, dans sa Déclaration de

2002, a instamment invité les Etats du pavillon à prendre des mesures efficaces pour identifier les navires sous normes et à y remédier.

- 2.9 Il faut saluer les efforts actuellement déployés pour remédier à ce problème essentiel. Citons notamment l'initiative de l'Association internationale des sociétés de classification (AISC) visant à aider les Etats du pavillon à améliorer leurs performances. Mais l'essentiel doit se faire au sein de l'OMI. Il faut espérer que son Dispositif d'audit volontaire pour les Etats du pavillon obtiendra des soutiens et finira par déboucher sur un dispositif obligatoire de ce genre. Les Etats du pavillon qui continueront à refuser d'assumer leurs responsabilités pourraient finalement subir la sanction qui n'a que trop tardé et pourrait aboutir, selon Lord Donaldson à « la non-reconnaissance de leur autorité ».
- 2.10 Mais pendant ce temps, d'autres autorités, principalement les Etats du port, réunies au sein de différents groupements régionaux s'emploient au mieux à combler le grand vide laissé par les Etats du pavillon défaillants.

Assureurs maritimes

- 2.11 On peut s'attendre à ce que le secteur maritime et notamment les assureurs maritimes, apportent leur concours à la campagne contre la navigation sous-normes.
- 2.12 Pour résumer, on peut dire que les assureurs sur corps ne veulent pas favoriser la navigation sous normes. Les clubs P&I dont les membres propriétaires de navires sont désavantagés par les activités des exploitants sous normes sur leurs marchés et dans leurs clubs, y sont encore plus opposés. Les assureurs maritimes ne peuvent pas assumer le rôle de policiers maritimes qui ne leur incombe pas et pour lequel ils ne sont ni préparés ni équipés mais ils sont disposés à soutenir la campagne destinée à évincer les navires sous normes du marché selon des moyens adaptés à leur rôle et à leurs moyens.
- 2.13 Le moyen le plus sûr d'obtenir un soutien efficace et durable dans la lutte contre la navigation sous-normes est de rechercher les mesures concrètes, conformes aux intérêts de ceux qui doivent les prendre et ensuite, de cibler les efforts sur ces mesures. Le présent rapport cherche à recenser les mesures de ce genre que pourrait prendre le secteur de l'assurance maritime.

3. ASSURANCE SUR CORPS

- 3.1 Les propriétaires de navires au long cours s'assurent contre la perte de leurs navires ou les avaries qu'ils subissent auprès de compagnies d'assurance du monde entier et/ou de syndicats d'assurance au Lloyd's. Ils souscrivent ensuite auprès d'associations mutuelles d'assurance appelées clubs P&I une assurance responsabilité civile pour les dommages que leurs navires peuvent occasionner à d'autres y compris des tiers.

Risques couverts

- 3.2 Les assureurs sur corps ont pour principal objectif de faire des bénéfices en vendant aux propriétaires de navires une couverture contre les risques que courent leurs biens à savoir les coques de leurs navires et tous les équipements qui vont avec.
- 3.3 Depuis toujours, ils ne couvraient pas la perte ou les dommages occasionnés aux navires assurés indépendamment du risque à l'origine du dommage mais stipulaient au lieu de cela dans leurs polices d'assurance les risques particuliers qu'ils couvraient ou ne couvraient pas.
- 3.4 Le langage encore utilisé pour décrire ces risques dans la plupart des polices anglaises et américaines reflète l'ancienneté de cette forme d'assurance et exige quelques explications. Ainsi parmi les risques couverts, le « feu » et « l'explosion » sont suffisamment explicites mais il peut être nécessaire de préciser que le risque majeur couvert « les fortunes de mer » englobe le gros temps, l'échouement et les collisions avec d'autres navires ou objets en mer, mais pas « l'action ordinaire des vents et des vagues ».
- 3.5 Les trois risques ci-dessus sont les plus importants de ceux dont les assureurs sont « strictement » responsables. Il existe un deuxième groupe de risques, ajouté récemment, dont les assureurs ne sont, au contraire, pas responsables lorsque la perte découle d'un manque de diligence raisonnable de la part de l'assuré ou de son gérant. Ce deuxième groupe de risques était traditionnellement mentionné dans la clause dite de « Inchmaree » ou « négligence » et comprenait : « l'explosion des chaudières, la rupture des arbres ou tout défaut caché des machines ou de la coque », la « négligence des officiers, de l'équipage ou des pilotes » et la « baraterie » [actes délictueux intentionnels commis à l'encontre du propriétaire du navire] par les officiers ou l'équipage ». Les formulations modernes précisent que seuls la perte ou les dommages causés au bien assuré sont couverts, ainsi (sauf disposition contraire expresse) les assureurs ne remboursent pas le remplacement ou la réparation de « la chaudière qui explose ou l'arbre qui se rompt » ni la « rectification du défaut caché ».
- 3/6 Le marché de l'assurance maritime non londonien a mis au point les textes de leurs polices d'assurance. Les formulaires des assureurs norvégiens, allemands et américains sont couramment utilisés dans d'autres pays que leur pays d'origine. Les deux premiers sont des polices d'assurance « tous risques ». Du fait de la mention « tous risques » le propriétaire du navire n'est pas tenu de prouver que la perte qu'il a subie a été occasionnée par un risque particulier énuméré dans la police. Récemment, le marché de Londres a actualisé ses formulations traditionnelles. Ses clauses internationales de 1995 relatives à la coque ont été précisées, la dernière fois en

2003. Mais ces clauses restent fondées sur la méthode des « risques dénommés » présentée ci-dessus.

- 3.7 Il existe des différences entre les formulations de ces différentes polices qui vont au-delà de l'obligation d'apporter ou non la charge de la preuve pour les risques désignés et tous les risques. En outre, ces formulations peuvent être modifiées par les assureurs en fonction des marchés. Mais ces différences ne sont pas considérées suffisamment importantes pour mériter d'être examinées dans le cadre du présent rapport.
- 3.8 Bien que la police sur corps vise essentiellement à couvrir les risques qu'encourent les biens du propriétaire du navire, à savoir la perte du navire ou les dommages occasionnés à celui-ci, traditionnellement, elle peut aussi couvrir une responsabilité importante à savoir la responsabilité du propriétaire du navire à la suite d'une collision impliquant son navire. Curieusement l'exclusion, dans les polices d'assurance londoniennes, d'un quart de cette responsabilité a probablement été exigée par les assureurs sur corps pour l'inciter à ne pas compter excessivement sur la couverture de ce risque. Si telle était l'intention à l'origine, cette disposition a été affaiblie durant la seconde moitié du dix-neuvième siècle lorsque l'un des premiers risques acceptés par les clubs P&I, nouveaux venus sur le marché, a été ce quart de responsabilité non assurée.
- 3.9 Aujourd'hui, il est possible de conserver cette distinction traditionnelle trois quarts/un quart mais il est aussi possible d'assurer l'intégralité du risque de collision auprès d'un club P&I ou d'un assureur sur corps. Lorsque le risque est couvert, en tout ou partie par l'assureur sur corps, la police précisera quel est le plafond applicable. Le risque supérieur à ce plafond habituellement couvert par les clubs P&I – de même que les risques expressément exclus de la police sur corps comme la pollution, la perte de vies humaines et la récupération de l'épave. Certaines polices, notamment en Scandinavie et en Allemagne, incluent la responsabilité en cas de dommage causé par le navire assuré à différentes installations comme les docks qui, sinon, est couverte par le club P&I du propriétaire du navire.
- 3.10 La police sur corps couvre aussi la part de sauvetage et l'avarie commune ainsi que les faux frais comme les dépenses engagées par le propriétaire du navire pour éviter ou minimiser les pertes récupérables au titre de la police.

Risques exclus

- 3.11 La guerre, les grèves, le terrorisme et les risques similaires sont presque toujours exclus de la police sur corps et assurés séparément par des assureurs qui assurent les risques de guerre. L'exclusion vise non seulement les pertes causées par la guerre proprement dite mais aussi les risques de guerre en temps de paix provenant de mines et d'armes abandonnées. Elle s'étend à « la capture, l'arrestation, l'atteinte à la liberté ou la détention », aux « grévistes » et aux actes de « tout terroriste » ou « personne agissant pour une raison politique ».

Souscription

- 3.12 Il est très rare qu'un seul assureur sur corps couvre cent pour cent des risques d'un navire ou d'une flotte. Normalement, une police sur corps est souscrite par plusieurs assureurs différents, chacun ne supportant qu'un pourcentage du risque total. Ce principe de souscription est très ancien et garantit que les dommages dus aux accidents graves sont répartis sur plusieurs assureurs (et souvent entre plusieurs marchés). Les conditions sont convenues avec un « apériteur » et les autres assureurs « suivront » pour le pourcentage convenu. Avec une police

« apéritée » à Londres, l'apériteur peut accepter de prendre à sa charge une proportion maximale de 15% les risques restants étant répartis entre une dizaine d'autres assureurs. Sur le marché norvégien, l'apériteur prend normalement une part plus importante, sans doute 30%. Autrefois, les mutuelles d'assurance sur corps assumaient souvent 100% et un régime de couverture totale des risques a été lancé récemment à Londres. Mais cette pratique a en général régressé au fil du temps. Le problème tient au fait qu'elle conduit à concentrer à l'excès les risques et il est apparu que cette pratique était propre à neutraliser l'avantage d'une sélection plus ciblée des risques. Souvent, l'assurance sur corps d'un navire ou d'une flotte est répartie entre des assureurs opérant sur deux ou plusieurs marchés nationaux.

Valeurs convenues

- 3.13 Les polices sur corps mentionnent habituellement une valeur convenue pour le navire qui permet de déterminer à l'avance le montant que l'assuré percevra si la perte du navire devient totale aux fins de la police. Cependant, il est possible d'acheter une couverture supplémentaire en cas de perte totale au moyen d'une police à valeur majorée. Cette possibilité est limitée sur certains marchés à 25 %, supplémentaires de la valeur de base assurée et à 50 % supplémentaires sur l'un de ces marchés. Les valeurs assurées sont réévaluées de temps à autre car les valeurs réelles changent en fonction de l'âge du navire et des fluctuations du marché du fret. Mais elles peuvent être maintenues à des niveaux artificiellement élevés pour répondre à l'exigence de banques pour lesquelles l'assurance doit continuer à couvrir le montant du prêt souscrit pour le navire. Le niveau des franchises à prévoir en cas de demandes d'indemnisation est normalement décidé par accord mutuel ce qui peut avoir une incidence sur le montant de la prime.

Courtiers

- 3.14 Le contrat d'assurance sur corps est presque toujours conclu par l'intermédiaire d'un courtier qui représente le propriétaire du navire dans les négociations avec l'apériteur et trouve un nombre suffisant d'autres assureurs pour partager les risques. Même lorsque le courtier n'intervient pas comme cela se passe le plus souvent dans le cas des mutuelles sur corps, le propriétaire du navire y a fréquemment recours pour lui demander des conseils.

Les principaux marchés

- 3.15 Même si sa part a diminué ces dix dernières années, Londres reste le premier centre mondial pour l'assurance sur corps des navires au long cours. Il détient presque 25% du marché mondial avec un montant de l'ordre de 600 millions de dollars US de primes par an. Les autres centres importants sont le Japon, la France, les Etats-Unis, la Norvège et l'Allemagne.

Lloyd's

- 3.16 Lloyd's détient environ les trois quarts du marché de l'assurance maritime de Londres.
- 3.17 Lloyd's n'est pas un assureur mais plutôt une bourse où l'on peut conclure des opérations d'assurance et de réassurance. Les investisseurs sont réunis en syndicats dont chacun emploie un assureur qui décide pour le compte de tous ses investisseurs, des risques à accepter, des conditions et des pourcentages. Plusieurs syndicats de la Lloyd's interviennent dans le domaine de l'assurance sur corps des navires au long cours mais quelques-uns seulement sont spécialisés dans l'assurance sur corps, de fait, ils sont peu nombreux à être spécialisés dans le secteur maritime. Un grand nombre de ces syndicats assurent toute une gamme de risques dont un pourcentage seulement d'assurances maritimes, l'assurance sur corps pouvant ne représenter qu'une petite partie. Leurs capitaux proviennent d'investisseurs, qui étaient autrefois de riches

particuliers dont la responsabilité était illimitée mais qui, par suite de la suppression presque complète de la responsabilité illimitée, sont aujourd'hui pour la plupart des personnes morales.

L'IUA

- 3.18 Parallèlement au Lloyd's de Londres, fonctionne un marché distinct composé de compagnies d'assurance commerciales sous les auspices de l'International Underwriting Association. Le volume d'activité en matière d'assurance sur corps de l'IUA représente environ un tiers de celui de la Lloyd's. On dénombre aussi d'autres assureurs sur le marché de Londres qui ne relèvent ni de l'IUA ni de la Lloyd's.
- 3.19 Les membres de l'IUA et les autres prennent des parts sur les polices sur corps apéritées par les assureurs de la Lloyd's et réciproquement. Le « Joint Hull Committee » (Comité conjoint de l'assurance sur corps), qui se réunit tous les mois pour soutenir et développer les activités du marché londonien de l'assurance sur corps, est constitué de membres de la Lloyd's et de l'IUA. Le Comité sert de point de contact pour les questions d'assurance sur corps et représente l'ensemble du marché londonien pour les aspects techniques, juridiques, de promotion et de formation concernant l'assurance sur corps.

Les clubs de mutuelles d'assurance sur corps

- 3.20 Certains contrats d'assurance sur corps sont souscrits par des clubs mutuels, notamment le Club norvégien de l'assurance sur corps qui détient plus de 30 % du marché norvégien, le Club suédois qui assure les garanties complémentaires couvertes par les P&I ainsi que les risques sur corps et Marine Shipping Mutual Insurance qui est associée avec le North of England P&I Club. Ces différentes mutuelles appartiennent aux propriétaires qu'ils assurent et présentent donc certaines des caractéristiques des clubs P&I examinées ci-après.

Sinistres

- 3.21 Durant une année type, la principale cause des pertes totales de navires est le temps, suivie de près par l'échouement et l'incendie. La plupart des demandes d'indemnisation partielles concernent des dommages causés aux machines.

La nécessité de faire des bénéfices

- 3.22 Les personnes morales qui investissent des capitaux sur le marché de l'assurance sur corps sont bien entendu libres d'investir cet argent ailleurs et le feront si leur assureur ne leur procure pas un rendement acceptable. En règle générale, dans les conditions actuelles, elles recherchent une rentabilité de l'ordre de 15 à 20 % par an. Ces dernières années, bien que les tarifs aient quelque peu augmenté, l'assurance sur corps n'a généralement rapporté aucun bénéfice ce qui encourage évidemment les fournisseurs de capitaux à rechercher d'autres domaines d'activité, maritime ou non maritime, plus lucratifs.
- 3.23 La pression exercée sur chacun des syndicats de la Lloyd's pour qu'il produise régulièrement des bénéfices s'est trouvée récemment renforcée par la Lloyd's elle-même. Par l'intermédiaire de son nouveau Franchise Board, il a défini des Lignes directrices de performances qui obligent les syndicats à élaborer des plans de bénéfices bruts de l'assurance réalisés chaque année pour chacune des activités. Cette obligation va à l'encontre de l'acceptabilité des « cycles » pluriannuels des tarifs de l'assurance sur corps et de la rentabilité qui en résulte, laquelle était autrefois l'une des caractéristiques du marché ; à l'avenir les syndicats d'assureurs devront prendre plus rapidement des mesures correctives si l'on s'aperçoit que la rentabilité chute.

- 3.24 Depuis plusieurs années l'assurance sur corps s'est essentiellement traduite par des pertes pour les assureurs même si les tarifs ont été quelque peu relevés lors des deux derniers renouvellements. Des porte-parole du marché ont insisté à maintes reprises sur la nécessité de majorer les tarifs pour rétablir la rentabilité et éviter ainsi que les capitaux ne se détournent de l'assurance sur corps.
- 3.25 William Beveridge, l'un des assureurs de la Lloyd's et actuel Président du « Joint Hull Committee » a déclaré en 2003 : « L'incapacité du marché à imposer des augmentations en pourcentage pour l'assurance sur corps et l'assurance bris de machines, qui leur permettraient de redresser sa rentabilité, devra en fin de compte influencer sur la volonté des fournisseurs de capitaux de poursuivre leurs placements financiers dans le secteur maritime. Actuellement, il y a trop de capitaux sur ce marché mais nous devons nous demander combien de temps ce sera encore le cas si les investisseurs n'obtiennent pas les rendements qu'ils sont en droit d'escompter. Conserver la confiance des investisseurs est essentiel à la survie d'un marché viable de l'assurance sur corps et la viabilité du marché dépend à son tour d'un retour à des niveaux de tarification réalistes ». John Baxter, directeur financier du secteur dommages, RC et accidents de Swiss Re, l'un des grands fournisseurs de capitaux au marché de l'assurance maritime, a déclaré lors d'un exposé prononcé en septembre 2003, à la réunion de Séville de l'Union internationale d'assurances transports : « Ma société va certainement gérer le cycle et retirer ses capitaux si nous ne réussissons pas à atteindre nos objectifs sur aucun segment du secteur ». Mais pour l'instant, il y a pléthore de capitaux sur le marché ce qui entretient la concurrence entre les assureurs sur corps et empêche les tarifs de remonter à des niveaux plus rémunérateurs et plus viables.
- 3.26 Le marché commercial de l'assurance sur corps continue à avoir pour objectif de faire des bénéfices pour les opérateurs de ce marché et ses fournisseurs de capitaux. Il s'efforce d'avoir de bonnes relations avec les propriétaires de navires mais c'est parce qu'il s'agit de ses clients. Il ne fait pas partie du secteur des transports maritimes mais cherche à faire des bénéfices en rendant un service précieux à ce secteur.

4. ASSURANCE P&I

- 4.1 Contrairement aux assureurs commerciaux sur corps, les clubs P&I font partie intégrante du secteur des transports maritimes. Il s'agit d'associations mutuelles d'assurance appartenant aux propriétaires des navires qui sont leurs assurés et elles n'existent que pour leur fournir une garantie en cas de responsabilité civile professionnelle et les services correspondants. On a dit qu'elles étaient les coopératives d'assurance responsabilité civile des propriétaires de navires.

Le système d'appel de fonds des mutuelles

- 4.2 Etant donné que leur droit de faire appel aux actifs de leurs membres propriétaires de navires supprime la nécessité de recourir à des capitaux extérieurs, les clubs n'ont pas besoin de faire des bénéfices et peuvent ne facturer que les montants nécessaires pour couvrir le coût des sinistres et leurs frais administratifs. De ce fait, il est de tradition que chaque club ne fasse payer d'avance à ses membres qu'une partie de la prime que chacun doit payer (« l'appel de fonds provisionnel ») en laissant une partie impayée jusque bien après la fin d'année (« l'appel de fonds supplémentaire »). Il est alors décidé, à la lumière de la tendance générale des demandes d'indemnisation de l'année, soit de facturer l'appel de fonds supplémentaire dans son intégralité, soit de considérer qu'un montant inférieur sera suffisant. Lorsque l'année a été exceptionnellement bonne, il peut même y avoir un remboursement des fonds préalablement appelés mais qui n'ont pas servi aux indemnisations. Le montant dû par chaque membre d'un club varie en fonction du risque qu'il est considéré apporter au club mais le pourcentage du tarif payable d'avance est identique pour tous, de même que le pourcentage payable ultérieurement au titre de l'appel de fonds supplémentaire (ou remboursé aux membres par le club).
- 4.3 Il arrive qu'un club constate qu'il a besoin de procéder à un appel de fonds supplémentaire plus élevé que prévu mais à l'évidence, l'impopularité de cette éventualité a conduit la plupart des clubs à constituer des réserves lors des meilleures années à et prendre d'autres dispositions pour faire face à ce risque. Certains clubs ont récemment fait part de leur détermination résolue à éviter des appels de fonds supplémentaires plus élevés que prévus moyennant une modification de terminologie ; ils annoncent maintenant en début d'année une « prime mutuelle » pour chaque membre, qui est censée représenter le montant total exigible pour l'année en cours et qui est payable en plusieurs versements ; si une partie du dernier versement ne paraît pas nécessaire à la lumière du bilan de la totalité des demandes d'indemnisation, il prend le nom « d'escompte mutuel ». Ainsi ce système dénommé de « prime mutuelle » continue à prévoir la possibilité de modulations des tarifs en fonction des résultats globaux de l'ensemble du club mais aussi à souligner le caractère non lucratif des clubs et à les distinguer des assureurs commerciaux qui facturent des primes fixes.
- 4.4. Pour être exhaustif, il faudrait ajouter que les clubs facturent des primes fixes pour la plupart des assurances de responsabilité de leurs affréteurs. Ils y ont aussi recours pour couvrir des responsabilités particulières qui ne sont pas considérées suffisamment mutuelles comme les risques des plate-formes de forage. Certains clubs offrent la possibilité de primes fixes pour les petits navires et les caboteurs. Ils font parfois de même pour des navires au long cours ou certains propriétaires de navires. Dans ces cas là, la prime ne peut être révisée ultérieurement quelles que soient les demandes d'indemnisation présentées au club. La prime fixe sera fixée à

un niveau destiné à dégager un bénéfice. Si ce bénéfice est réalisé, il servira à diminuer le coût de l'assurance pour les membres de la mutuelle. Les polices à prime fixe prévoient des plafonds bien inférieurs à ceux dont bénéficient les membres de la mutuelle. Certains clubs n'ont qu'un très petit portefeuille de primes fixes alors que pour d'autres, il est très important. En moyenne, le portefeuille de primes fixes représente environ un quart de l'offre totale. Dans tous ces cas, le reste du portefeuille du club est mutualisé.

Structure

- 4.5 Bien que la gestion quotidienne de l'activité des clubs soit assurée par des sociétés professionnelles, le contrôle final est exercé par les propriétaires des navires membres en assemblée générale ainsi que par le conseil (dans certains clubs le comité) d'administration qui est essentiellement constitué de ses membres. Les gestionnaires du club peuvent être changés soit par ce conseil soit par tous les membres réunis en assemblée générale. Leur rémunération est fixée par le conseil. Il est de plus en plus fréquent que le conseil compte parmi ses administrateurs un ou deux représentants des gestionnaires en partie du fait de pressions exercées par les autorités réglementaires soucieuses de voir les conseils disposer de plus de compétences en matière d'assurance. Mais les propriétaires de navires restent de loin les plus nombreux au sein des conseils des clubs.
- 4.6 Chaque club accepte les propriétaires de navire du monde entier même si certains ne s'intéressent principalement qu'à des régions déterminées du monde. La plupart acceptent tous les types de navires mais certains évitent par exemple les navires à passagers et d'autres se spécialisent, par exemple, dans les pétroliers ou le transport de vrac en général. L'un des clubs assure depuis longtemps des petits navires, ce que la plupart des clubs préfèrent éviter.
- 4.7 Généralement, le conseil d'un club P&I se réunit quatre fois par an, prend connaissance des comptes rendus de ses gestionnaires sur tous les aspects des activités du club et prend des décisions sur toutes les questions importantes. Entre ces réunions, le président du conseil, assisté ou non d'un sous-comité, reste généralement en contact permanent avec les gestionnaires. Les changements à apporter aux garanties offertes par le club sont proposés par le conseil d'administration et votés en assemblée générale par les propriétaires de navires membres. De ce fait, les clubs et leurs garanties sont très sensibles aux besoins et aux objectifs des propriétaires de navires – qui à titre individuel, sont leurs assurés et à titre collectif, leurs propriétaires et leurs fournisseurs de capitaux.

Risques couverts

- 4.8 Les clubs couvrent les risques auxquels sont exposés leurs membres en tant que propriétaires et/ou exploitants de navires. Il s'agit en particulier de leur responsabilité en cas de perte ou d'avarie de la cargaison ; de mort ou de dommages causés à l'équipage, aux stevedores et aux passagers ; de collisions avec d'autres navires ou avec les docks et autres structures dans la mesure où ces derniers ne sont pas couverts ou pas intégralement par la police sur corps ; de la récupération d'une épave ; et de la pollution causée par les hydrocarbures et autres substances. Certaines amendes sont couvertes mais en ce qui concerne les amendes imposées pour pollution par les hydrocarbures, elles ne sont couvertes que s'il s'agit de rejets ou d'évacuation accidentels ; les amendes pour non-respect intentionnel de MARPOL sont exclues.
- 4.9 Cette couverture est proposée sur la base d'une indemnité c'est-à-dire que le club rembourse au propriétaire du navire assuré les montants versés à la personne ou à l'organisme ayant réclamé des dommages-intérêts. Mais les clubs peuvent choisir de rembourser directement le plaignant

lorsque les montants en cause sont trop élevés pour que le propriétaire du navire soit en mesure de les payer lui-même. Un club effectuera également un paiement direct lorsqu'il s'y est engagé, soit d'avance en vertu d'un régime de paiement direct comme le prévoit la CLC - Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures – (voir ci-après) ou dans le cadre du règlement d'un sinistre particulier. Les clubs paient aussi directement lorsqu'il s'agit de dommages corporels ou de décès.

- 4.10 Bien que de nombreux propriétaires de navires acceptent la couverture intégrale offerte par leur club, chaque propriétaire de navire a la faculté de choisir les risques qu'il veut couvrir et ceux qu'il souhaite exclure. Par exemple, si les risques de son équipage sont couverts par un système national de sécurité sociale, il n'a peut-être pas besoin de ce fait de souscrire auprès du club, une couverture pour son équipage. De même, il peut choisir de couvrir dans sa totalité le risque de collision auprès de son assureur sur corps. Il peut aussi réduire le coût de son assurance au club en négociant des franchises pour quelques-uns ou la totalité des risques qu'il assure auprès du dit club.

Risques exclus

- 4.11 Comme pour l'assurance sur corps, les risques de guerre et de terrorisme sont exclus par les clubs P&I et peuvent être assurés ailleurs. Mais les clubs proposent une couverture spéciale élevée pour les responsabilités découlant des risques de guerre et cette couverture est destinée à compléter les montants non couverts en raison des plafonds prévus par les polices souscrites en dehors des clubs. Ils ont aussi mis en place un dispositif pour combler, à hauteur de 20 millions de \$ US par navire et par sinistre, le déficit occasionné par la non-indemnisation des frais d'équipage et des frais de justice à la suite de l'exclusion récente, par le secteur commercial, de l'assurance des sinistres dus à des attentats d'origine bactériologique, chimique ou électromagnétique.

Couverture intégrale

- 4.12 Par opposition aux pratiques de l'assurance sur corps qui, comme nous l'avons expliqué plus haut, fait normalement intervenir plusieurs assureurs qui ne s'engagent chacun que pour un pourcentage du risque de chaque navire, un club P&I assure généralement cent pour cent du risque. Il est fréquent qu'un propriétaire de navires assure certains de ses navires auprès d'un club et d'autres auprès d'un autre club mais il est rare de nos jours de voir une partie d'un navire couverte par un club et une autre par un autre club.

Part de marché

- 4.13 Environ 82 % en nombre mais pratiquement 90 %, en tonnage, de la flotte mondiale de navire au long cours sont couverts par l'un des 13 clubs P&I du monde qui sont membres du Groupe international de clubs P&I. Ces clubs sont basés au Royaume-Uni, en Norvège, au Japon, aux Bermudes, au Luxembourg, en Suède et aux États-Unis. Aux fins des calculs de parts de marché mentionnés ci-dessus, les navires de moins de 2 000 tonnes brutes n'ont pas été pris en compte. Si l'on majore ce tonnage de 2000 tonnes brutes en excluant ainsi du calcul un plus grand nombre de navires de petit tonnage, la part de la flotte mondiale couverte par le Groupe augmente encore. La proportion des pétroliers, de plus de 2 000 tonnes assurée par le Groupe est bien supérieure à celle des autres types de navires et pourrait atteindre 97 % de la flotte mondiale.

- 4.14 Le revenu des primes versées pour les 13 clubs de l'International Group devrait approcher pour l'année en cours, les 2 milliards de \$ US.

Autres systèmes

- 4.15 La garantie des P&I peut aussi s'acquérir aussi auprès des compagnies commerciales, pour une prime fixe. Certaines petites compagnies sont spécialisées dans cette activité et l'une d'elles exerce au sein de la Lloyd's. Cette option n'est généralement attrayante que pour les petits transporteurs de vrac sec, les caboteurs, les ensembles barges et remorqueurs, les flottilles de pêche et autres qui peuvent se contenter de plafonds de garantie bien inférieurs à ceux proposés par l'International Group. Il est rare que des navires au long cours, en particulier des pétroliers, choisissent cette option.

Ampleur des sinistres

- 4.16 Une différence très importante entre l'assurance sur corps et l'assurance P&I tient à l'ampleur des sinistres les plus graves. Des demandes d'indemnisation présentées aux clubs P&I, même pour des navires de petite taille peuvent être considérables. Comme on le verra ci-dessous, les clubs estiment qu'il convient d'offrir une garantie à concurrence d'environ 4,5 milliards de \$ US par sinistre, alors que dans le cas de l'assurance sur corps, les demandes d'indemnisation sont inévitablement plafonnées par référence à la valeur assurée du navire. Un très gros navire à passagers moderne peut être estimé à 800 millions de \$ US et les porte-conteneurs de la dernière génération à près de 100 millions de \$ US mais ces montants sont bien supérieurs aux nouveaux prix de construction de la plupart des autres types de navires. De plus, les valeurs diminuent régulièrement et parfois, irrégulièrement, au fil du temps et sous réserve des exigences des banques de crédit hypothécaire, cette diminution se reflétera dans les valeurs assurées, fixées périodiquement d'un commun accord, dans les polices sur corps.

Mise en commun et réassurance

- 4.17 C'est pour se doter de la capacité d'offrir une couverture proportionnelle aux risques de demandes d'indemnisation considérables pour cause de sinistre, que les principaux clubs se sont réunis au sein de l'International Group des clubs P&I. Le Groupe permet aux clubs de se partager (« mettre en commun ») une partie des plus grosses demandes d'indemnisation qui leur sont soumises. Le club assurant le navire qui présente une demande d'indemnisation importante prend à sa charge les 5 premiers millions de \$ US mais l'excédent est partagé entre les autres clubs du Groupe.
- 4.18 Le Groupe achète aussi sur le marché commercial de l'assurance, pour le compte de l'ensemble des clubs du Groupe, un programme de réassurance qui couvre les demandes d'indemnisation supérieures à 50 millions de \$ US. Pour les montants compris entre 50 et 550 millions de \$ US, le Groupe réassure 75 % du risque, et conserve et met en commun 25 % (en protégeant une partie de ces 25 % par une assurance spéciale). Au-delà de 550 millions de \$ US par sinistre, la totalité est réassurée à concurrence d'un peu plus de 2 milliards de \$ US (sauf pour les sinistres dus à la pollution par les hydrocarbures pour lesquels la réassurance est plafonnée à 1 milliard de \$ US).
- 4.19 Au-delà de 2 milliards de \$ US, les clubs du Groupe continuent à mettre en commun le montant de la demande d'indemnisation mais sans réassurance collective, jusqu'au plafond effectif de la garantie des clubs qui est d'environ 4,5 milliards de \$ US par navire et par sinistre. Cette limite est atteinte indirectement par l'imposition d'un plafond au montant que chaque propriétaire du

navire membre peut être tenu de verser à son club pour financer une demande d'indemnité dépassant le plafond de 2 milliards de \$ US imposé au programme de réassurance du Groupe.

- 4.20 Ce dispositif qui associe mises en commun des risques et réassurance collective permet à chaque club participant de proposer ce niveau de couverture exceptionnellement élevé. Le programme de réassurance, qui représente le placement le plus élevé sur le marché coûtera environ 200 millions de \$ US au clubs du Groupe en 2004.
- 4.21 La garantie P&I proposée par les assureurs commerciaux est soumise à des limites bien inférieures.
- 4.22 Les clubs du Groupe sont libres d'acheter pour leur compte de la réassurance sur le marché commercial de la réassurance afin de couvrir tout ou partie de leur exposition jusqu'à 5 millions de \$ US par sinistre, au-delà de ce montant, les grosses demandes d'indemnisation peuvent être mises en commun. Ils sont nombreux à procéder ainsi et achètent généralement une couverture de 3 millions de \$ US en plus des 2 millions de \$ US mais la réassurance commence même avant ce stade. D'autres achètent en commun un plafond de réassurance « stop-loss ». Certains clubs achètent de la réassurance pour couvrir leur part dans des sinistres causés par des « marées noires » excédant les 2 milliards de \$ US, à partir desquels le programme de réassurance du groupe s'arrête et la mise en commun se poursuit sans réassurance collective.
- 4.23 Il convient de noter ici qu'un club qui, au fil des ans, apporte plus que sa part normale de demandes d'indemnisation à mettre en commun avec les autres clubs du Groupe dans la tranche située entre 5 et 20 millions de \$ US, est pénalisé et doit payer un pourcentage supérieur à ce que justifierait sa seule part de toutes les demandes d'indemnisation dans cette tranche, y compris la sienne. En outre, un club qui apporte une demande d'indemnisation à mettre en commun d'un montant supérieur aux 20 millions de \$ US, voit son pourcentage normal majoré de 20 % jusqu'à ce que la demande d'indemnisation atteigne 30 millions de \$ US. Entre 30 et 50 millions de \$ US, point à partir duquel le programme de réassurance commerciale collective intervient, les clubs partagent les demandes d'indemnité dans les mêmes proportions que pour les coûts de ce programme de réassurance, coûts qui sont répartis en fonction du tonnage des diverses catégories de navires assurés par chaque club ; les primes de réassurance appliquées aux transporteurs de produits « blancs », aux transporteurs de produits « noirs » et aux navires à passagers sont plus élevées que pour les autres types de navires.
- 4.24 Durant une année, quelques dix-huit demandes d'indemnisation en moyenne sont soumises aux clubs du Groupe pour des montants qui peuvent dépasser 5 millions de \$ US et sont par conséquent mises en commun. Généralement, une ou deux demandes atteindront le niveau du programme de réassurance collective car elles dépasseront les 50 millions de \$ US. Aucune demande d'indemnisation n'a jusqu'ici consommé l'intégralité du programme de réassurance de 2 milliards de \$ US. Cela aurait été manifestement le cas pour la catastrophe du Texas City survenue en 1947 si elle s'était produite de nos jours et les clubs estiment qu'un sinistre de cette ampleur pourrait effectivement se reproduire. C'est pourquoi ils conservent leur dispositif de partage pour de tels montants ainsi qu'un mécanisme spécial ayant pour effet de limiter leur couverture à environ 4,5 milliards de \$ US.

Catégories de demandes d'indemnisation

- 4.25 Au cours d'une année type, on peut considérer que la répartition des différents éléments des demandes d'indemnisation P&I supérieurs à 100 000 \$ US est très approximativement la

suivante : responsabilité de la cargaison, 25 %, demandes d'indemnité pour décès et blessures, 25 %, pollution 20 %, dommages aux biens, 15 % et responsabilité pour collision, 10 %.

Courtiers

4.26 Bien que dans le passé de nombreux propriétaires de navires souscrivaient directement leurs contrats auprès d'un ou plusieurs clubs et que quelques-uns continuent de procéder ainsi, il est aujourd'hui normal de faire intervenir un courtier. Même s'il n'établit pas le contrat, il peut très bien conseiller le propriétaire du navire en coulisse. Ce courtier peut aussi s'occuper de l'assurance sur corps ou bien uniquement de l'assurance auprès de son club P&I tandis qu'un autre courtier s'occupe de l'assurance sur corps.

Relations avec les assurés

4.27 Mais la relation du propriétaire de navire avec son club P&I reste différente de celle qu'il entretient avec son assureur sur corps (sauf bien entendu lorsque son assureur sur corps est aussi une mutuelle).

4.28 Cela tient en partie au fait qu'il reconnaît être partiellement propriétaire de son club alors que d'un point de vue financier il conserve son indépendance vis-à-vis de son assureur sur corps - même si ce sentiment sera plus réel pour les propriétaires de navires qui sont ou ont été membres du conseil d'administration du club que pour les autres.

4.29 Cela tient aussi en partie au fait que, face aux demandes d'indemnisation, le club assume généralement le rôle de défenseur de son membre propriétaire de navire contre le réclamant alors que dans le cas de l'assurance sur corps, c'est le propriétaire du navire lui-même qui est le réclamant immédiat et qui se tourne vers l'assureur pour être indemnisé. En outre, la plupart des clubs P&I disposent de clubs de défense apparentés, généralement gérés par la même société de gestion que le club P&I qui aident les membres propriétaires de navires lors des litiges à propos d'éléments non assurés comme les surestaries et qui renforcent les relations déjà étroites qui existent sur le plan professionnel entre les membres et le club.

4.30 Le propriétaire de navire sait quels sont les autres membres de son club P&I, alors qu'il sait généralement moins bien quels sont les autres propriétaires de navires assurés par son assureur sur corps.

4.31 Il est également au courant du fait que son club est son porte-parole et celui de ses collègues propriétaires de navires sur des questions comme celles des projets de lois et réglementations nationales ou internationales concernant l'assurance responsabilité civile.

4.32 C'est pour ces raisons et pour d'autres encore que les liens personnalisés qui existent entre les propriétaires de navires et leurs clubs P&I ne sont pas les mêmes que ceux qu'ils peuvent avoir avec d'autres assureurs.

5. LA NAVIGATION SOUS NORMES

- 5.1 Dans leur rapport de janvier 2001 pour le Comité des transports maritimes de l'OCDE, intitulé « Le coût, pour les utilisateurs, de la navigation sous normes », SSY Consultancy & Research Ltd. ont défini ainsi un navire sous normes :

« Il s'agit de navires qui, du fait de leur état matériel, de leur mode d'exploitation ou de la composition de leur équipage ne répondent pas aux normes fondamentales de navigabilité et représentent donc une menace pour la vie et/ou l'environnement. »

- 5.2 Cette définition attire à juste titre l'attention, non seulement sur l'état matériel du navire, mais aussi sur les activités de son équipage et sur ses conditions d'exploitation.

Erreur humaine

- 5.3 Traditionnellement, ceux qui recherchaient les causes des accidents maritimes, notamment les assureurs, s'intéressaient surtout aux caractéristiques matérielles et à l'état des navires en question. C'est ainsi que les sociétés de classification se souciaient presque exclusivement des aspects techniques du navire, en évaluant sa solidité dès sa sortie du chantier naval et périodiquement ensuite, tout au long de sa durée de vie.
- 5.4 On s'est rendu compte plus récemment que les sinistres maritimes sont le plus souvent imputables à des erreurs humaines, commises à bord ou à terre, plutôt qu'à des défaillances de structure ou des machines. Et ce, en dépit du fait que les deux récentes marées noires les plus tristement célèbres ont été provoquées par des navires qui se sont brisés et ont sombré.
- 5.5 Différentes études, comme celle menée par les clubs P&I du Royaume-Uni « Analysis of Major Claims » (Analyse des sinistres majeurs), qui a été publiée pour la première fois en 1991, ont montré que seul un petit nombre de sinistres maritimes sont dus à des défaillances de structure tandis qu'un très grand nombre résultent d'erreurs humaines. L'attention des législateurs internationaux, des assureurs et des propriétaires de navires eux-mêmes, concernés par la prévention des avaries, s'est alors tournée vers les critères de sélection et de formation des officiers navigants et des membres de l'équipage (voir la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) et l'ensemble des conditions d'exploitation du propriétaire de navire (voir le Code ISM), notamment les liens d'une importance considérable établis entre les effectifs chargés de l'ensemble des opérations à terre et ceux qui travaillent pour eux à bord.
- 5.6 Il est vrai que par définition, l'assureur sur corps s'intéresse davantage que les clubs P&I à l'état matériel de la coque et des machines du navire car il en est l'assureur. Les assureurs P&I s'intéressent aux défaillances matérielles et aux dysfonctionnements, uniquement dans la mesure où ils peuvent mettre en cause la responsabilité des tiers, ce qui est rarement le cas.

Les navires et les exploitants

- 5.7 Nous sommes probablement en mesure maintenant de comprendre l'ensemble du problème des normes de navigation. Les critères d'exigence des hauts responsables des sociétés propriétaires des navires refléteront le niveau de compétence des capitaines, des officiers et des membres d'équipage ainsi que la qualité de l'entretien de ses navires. Ceci est vrai en haut de l'échelle de qualité où l'ensemble de l'arsenal législatif et du système des inspections est à peine nécessaire. Malheureusement, cela se vérifie aussi à l'autre extrémité, où cet arsenal tente, trop souvent en vain, de remédier à un problème fondamental en s'attaquant à ses symptômes. Ce que nous pouvons constater maintenant c'est que le véritable problème n'est pas tant celui des navires sous-normes que celui d'exploitants de navires dont les comportements ne sont pas conformes aux normes.
- 5.8 Face à cette situation, il est satisfaisant de constater que les assureurs sur corps d'aujourd'hui sont plus enclins que leurs prédécesseurs à chercher à connaître et à comprendre les motivations des hauts dirigeants des flottes qu'ils assurent ou sont susceptibles d'assurer ; de même, les assureurs des clubs P&I se renseignent avec soin auprès de leurs membres sur les normes des navires de ceux qui veulent se joindre à eux.
- 5.9 Cela ne signifie pas que la navigabilité du navire n'a pas d'importance ou que les systèmes d'inspection utilisés pour la vérifier ne sont pas utiles. Mais il est important de se rendre compte qu'ils ne suffisent pas. Le véritable objectif à viser est l'identification du propriétaire/de l'exploitant de navire sous normes. La connaissance des symptômes – tels qu'un mauvais bilan au niveau des contrôles par l'Etat du port peut permettre de le découvrir - mais cela souligne simplement le fait que le problème doit être considéré dans son ensemble et, dans la mesure du possible, globalement.

Comportements

- 5.10 Nous avons déjà laissé entendre qu'il faudrait cibler l'attention au moins autant sur l'exploitant sous normes que sur le navire sous normes.
- 5.11 Le renforcement général des normes législatives et réglementaires vers la fin du siècle dernier a amélioré la qualité de la flotte hauturière. Certes, on trouve encore des navires dont l'état est déplorable mais il est devenu très difficile pour l'exploitant d'un véritable 'tas de rouille' de continuer à naviguer sauf dans un nombre (de plus en plus restreint) de régions du monde. Aujourd'hui le danger devient plus insidieux et n'apparaît pas immédiatement. Il résulte tout autant de modes d'exploitation défectueux et de l'absence d'efficacité des systèmes que des navires en très mauvais état. L'exploitant sous normes peut aussi habilement se présenter, à la manière du caméléon, sous les couleurs d'un propriétaire de navire responsable.
- 5.12 Lorsque l'on cherche à identifier l'exploitant sous normes actuel, on remarque qu'il est incapable de fixer des normes convenables pour l'exploitation de son ou de ses navires. On constate en effet l'incapacité de son organisation, de ses officiers, de ses membres d'équipage et de ses navires, à respecter les normes minimales fixées par les réglementations internationales et les sociétés de classification. Mais plus que les infractions flagrantes à ces normes, on observe souvent une volonté de faire le minimum pour les respecter mais rien de plus. L'exploitant sous normes tend à rogner sur les coûts, à éviter de faire les dépenses nécessaires dans l'espoir de réussir à s'en tirer d'une manière ou d'une autre.

- 5.13 Dans une certaine mesure, ce comportement résulte de la fréquence des cycles de réduction des dépenses dans un secteur où la concurrence est féroce et auquel a été imposé des charges financières de plus en plus lourdes alors que ses recettes étaient, pendant de longues périodes, insuffisantes pour financer des investissements corrects en hommes, en machines et en maintenance. Mais tout cela ne signifie pas que la situation actuelle soit acceptable.
- 5.14 La couverture de l'assurance sera, dans ce contexte, considérée non pas comme un « filet de sécurité » pour faire face au cas où un problème inattendu surviendrait dans un bon système d'exploitation et d'entretien mais plutôt comme de nature à remplacer en partie les dépenses nécessaires à la mise en place et à l'entretien d'un tel système. Mais l'exploitant sous normes n'imagine probablement pas qu'il aura la malchance de voir l'un de ses navires être à l'origine d'un sinistre majeur. Il s'inquiétera peut-être moins de se voir retirer la garantie des assureurs ou imposer de grosses majorations de primes que d'être retenu par l'Etat du port ou par d'autres inspecteurs. Les pertes de recettes résultant d'une immobilisation représentent pour lui une sérieuse menace financière.

Respect des normes à minima

- 5.15 On pourrait se demander dans ce contexte si l'on peut faire quelque chose pour atténuer l'idée selon laquelle un propriétaire de navire qui se contente de faire toujours juste ce qu'il faut – et pas plus – pour satisfaire les inspecteurs des sociétés de classification et les autres a atteint un niveau de « qualité ». Les exploitants les plus exigeants définissent et apprécient leurs propres performances à l'aune de leurs propres critères. Au contraire, les exploitants sous normes, se fixent comme objectif la conformité aux normes minimales obligatoires qui leur sont imposées par d'autres et ils essayent de faire juste ce qu'il faut pour les respecter. Ils adoptent une culture de conformité minimale. En visant aussi bas, ils ne peuvent qu'échouer. Mais, tant que l'exploitant sous normes ne sera pas découvert – car tôt ou tard, il restera en-deçà des normes et occasionnera un sinistre – tout comme l'exploitant de haut niveau, il sera considéré par l'assureur comme étant « en conformité ». On trouvera au chapitre 11 des commentaires sur la prise en compte de normes plus exigeantes.
- 5.16 Il peut être intéressant de remarquer que pour une activité aussi prédisposée à causer des dommages à autrui, les obstacles à l'entrée sur le marché d'armateurs ou de propriétaires de navires sont peu élevés. Aucune qualification ou autorisation particulière n'est exigée et il n'est pas nécessaire de présenter de garantie de bonne fin. Si l'on peut obtenir les fonds nécessaires – ce qui est moins problématique que cela ne devrait l'être car certains banquiers maritimes semblent manquer de discernement – une personne n'ayant que peu d'expérience ou de connaissances ou qui ne convient guère peut s'établir avec un navire récent et un bureau qui présente bien. C'est là une question qui dépasse largement le cadre du présent rapport – même si elle complique beaucoup le travail de l'assureur désireux d'éviter les exploitants sous normes – mais qui mérite peut-être d'être examinée dans un autre contexte.

L'importance de l'âge

- 5.17 La vigueur du lien de corrélation entre l'âge des navires et le risque qu'ils représentent pour les assureurs est un sujet complexe.
- 5.18 Dès qu'un navire a passé la période initiale de rodage – durant laquelle surviennent nécessairement un certain nombre de sinistres – il faudrait attendre une dizaine d'années avant qu'il ne commence à montrer des signes de vieillissement. Mais ensuite (en fonction des normes

qui ont présidé à sa construction et de son niveau d'entretien) la fatigue structurelle et mécanique, qui s'accumule, deviendra de plus en plus évidente.

- 5.19 Il n'y a pas de doute qu'un bon exploitant qui dispose de fonds suffisants peut remédier de façon satisfaisante au vieillissement de sa flotte. Du point de vue de l'assureur, il vaut mieux avoir affaire à un navire vieillissant dont les conditions d'exploitation sont satisfaisantes qu'à un navire jeune où elles sont médiocres.
- 5.20 Mais les statistiques montrent qu'au-delà, disons, de leur douzième année, les navires sont plus exposés aux sinistres à la fois du fait de défaillances matérielles ou de mauvais fonctionnements mais aussi d'erreurs humaines. Ils nécessitent davantage de soins et de dépenses en particulier au moment de la troisième visite spéciale. C'est évidemment à cette époque que la baisse de sa valeur de revente peut mettre un navire à la portée de bourse des exploitants de qualité inférieure. On peut ainsi passer d'un problème de vieillissement en tant que tel à des critères d'exploitation inacceptables – précisément à l'âge où ils revêtent une importance essentielle. Il va de soi qu'un navire de quinze ans, qui se trouve dans de mauvaises mains, n'est une option attrayante pour aucun assureur. Dans un rapport soumis au Parlement européen à la suite de la marée noire consécutive au naufrage de l'Erika survenu en décembre 1999, la Commission européenne a signalé que 60 pétroliers sur les 77 perdus en mer entre 1992 et 1999 avaient plus de 20 ans d'âge. La plupart des clubs P&I n'acceptent les navires de plus de 10 ans qu'après inspection de son état.
- 5.21 Les statistiques des club P&I montrent que la propension pour les navires à occasionner les plus gros sinistres ne cesse d'augmenter jusqu'à culminer dans la tranche d'âge de 12 à 15 ans et diminue ensuite progressivement, notamment après la vingtième année environ. En ce qui concerne l'assurance sur corps, les pertes totales réelles et les pertes partielles graves semblent atteindre leur maximum un peu plus tard. On observe des chiffres nettement plus mauvais pour la tranche d'âge 15-19 ans que pour les tranches d'âges inférieures mais c'est dans la tranche 20-24 ans que les chiffres sont les plus mauvais. Cette disparité souligne le fait que les facteurs qui sont à l'origine des sinistres maritimes en matière de responsabilité diffèrent quelque peu de ceux qui sont à l'origine des sinistres portant sur la coque et les machines. Pour prendre un cas extrême, le fait qu'un navire sombre entraîne inévitablement un sinistre au titre de la police sur corps mais peut ne pas entraîner de sinistre au titre de la responsabilité.
- 5.22 Dans la mesure où les navires deviennent plus « dangereux » en vieillissant, l'assurance sur corps prévoit un facteur de compensation potentiel dans la mesure où la valeur marchande diminue avec l'âge. Etant donné que la valeur assurée diminue en conséquence, le montant que devra payer l'assureur sur corps si la perte du navire est réputée effective ou totale, est proportionnellement réduit. Il est vrai, par ailleurs, que la fréquence et l'ampleur probable des demandes d'indemnisation pour les dommages occasionnés aux machines peuvent très bien augmenter avec l'âge du navire. Mais ces demandes peuvent être exclues par l'inclusion d'une clause de FAP (qui exclut de la garantie les demandes d'indemnité pour les machines) ou bien leur effet pour l'assureur peut être atténué par le biais de franchises spéciales et/ou l'obligation de faire effectuer des inspections spéciales ciblées. C'est ainsi que, habituellement, l'exposition globale de l'assureur au risque que représente un navire vieillissant diminue progressivement.
- 5.23 L'assureur P&I ne bénéficie pas de ce facteur de compensation contre l'aggravation du risque à mesure que le navire prend de l'âge. La possibilité, pour un navire, d'être responsable demeure plus ou moins constante à mesure que s'accroissent les probabilités d'accidents. Ce risque peut être compensé à un certain point si un cargo vétuste sert à acheminer des cargaisons moins précieuses entre des ports moins vulnérables et le long de côtes moins prisées. Mais ce n'est pas,

loin de là, toujours ainsi que les choses se passent. De plus, comme nous le rappellent les récentes catastrophes très médiatisées, la cargaison moins précieuse d'un pétrolier âgé peut avoir une plus forte propension à polluer si elle s'échappe du navire que s'il s'agissait de cargaisons plus précieuses que le navire aurait pu transporter lorsqu'il était plus jeune.

6. IDENTIFIER LES EXPLOITANT SOUS NORMES

- 6.1 Quelles sont les informations dont disposent les assureurs pour identifier les exploitants sous normes ?

Indicateurs de qualité

- 6.2 Si les assureurs recherchent plutôt les exploitants sous normes que les navires sous normes, il se peut que ce soit essentiellement en identifiant le navire sous normes que les assureurs seront alertés sur la situation des exploitants de ces navires – ou tout au moins incités à poser davantage de questions qui permettront de les découvrir.
- 6.3 L'assureur à qui l'on propose d'assurer un ou plusieurs navires d'une flotte qui est nouvelle pour lui, va vérifier auprès du ou des précédent(s) assureur(s), les antécédents de cette flotte en matière de sinistres. Mais cela ne lui permettra peut-être pas de distinguer entre les bons et les mauvais exploitants. Il serait utile qu'il puisse accéder aux informations sur de précédents sinistres évités de justesse de même que sur ceux qui se sont produits. Mais il est évident que les exploitants sous normes sont moins disposés que d'autres à conserver ce genre d'informations et encore moins à les partager avec les assureurs.
- 6.4 L'assureur est également habilité à prendre connaissance auprès de l'assuré potentiel ou par l'intermédiaire de son courtier, d'autres éléments connus de l'assuré qui peuvent avoir une incidence sur sa décision (ou plus précisément, sur celle d'un assureur normalement prudent) d'accepter ou non le risque, ou sur le montant de la prime qu'il facture. C'est une question qui peut être très importante parce qu'un exploitant sous normes a fort bien pu être déjà impliqué dans des incidents ou l'être présentement dans des activités qui pourraient alerter l'assureur s'il en avait connaissance. Le problème tient au fait que la législation sur la nature précise des informations que l'assuré potentiel doit communiquer est complexe et assez curieusement, encore au stade de l'élaboration par les tribunaux ; voir à cet égard dans l'affaire *Brotherton c. Aseguradora Colseguros* [2003] 2 All E.R. (Comm.) 298, un récent arrêt de la cour d'appel anglaise sur la question de savoir si des allégations concernant un précédent comportement criminel doivent être divulguées même si elles sont fausses.
- 6.5 Les assureurs sur corps et les assureurs P&I seraient peut-être bien avisés de moins compter sur cette obligation générale de divulgation d'informations et de recourir plutôt davantage à des formulaires de « proposition » ou de « candidature » sur lesquels ils pourraient énoncer toutes les catégories d'informations dont ils ont besoin pour pouvoir proposer un contrat d'assurance. De tels formulaires permettraient à l'assureur de s'informer sur l'exploitant lui-même et pas seulement sur son ou ses navires.

Audits de gestion

- 6.6 Certains clubs précisent dans leurs règlements qu'ils peuvent faire procéder à des audits de gestion des propriétaires de navires désireux d'être assurés par eux ainsi que de leurs membres (voir paragraphe 17.4). Certains assureurs sur corps emploient des sociétés d'experts pour

procéder aux évaluations de risques qui prévoient l'inspection de la gestion des installations à terre de l'exploitant ainsi que de son navire.

Multiplicité des inspections de navires

- 6.7 L'assureur est également en mesure de consulter Equasis et d'autres informations accessibles sur Internet sur les inspections dont les navires de la flotte ont fait l'objet. On sait fort bien que les navires sont fréquemment inspectés – par les sociétés de classification, par les clubs P&I, par les affréteurs (en particulier, pour les transporteurs de produits pétroliers et de produits chimiques) ainsi que par les autorités de contrôle de l'Etat du port.
- 6.8 Même si la liste des points à vérifier peut différer légèrement selon les inspecteurs de ces différents organismes, les doubles emplois sont nombreux. Il y a là des pertes d'efficience qui irritent beaucoup les officiers de marine marchande. Ces derniers peuvent être confrontés, lors de leurs séjours dans les ports qui sont très courts de nos jours et durant lesquels ils sont très occupés-, à une succession d'inspecteurs qui refont, pour l'essentiel, les mêmes vérifications. Ces multiples contrôles risquent d'ailleurs de distraire leur attention de questions importantes plus urgentes. Il est évident qu'un jour ou l'autre se produira un accident qui aurait pu être évité si les officiers du navire n'avaient pas ainsi été distraits de leur travail.
- 6.9 Ce problème persiste en dépit des efforts concertés déployés au début des années 2000 par des organismes du secteur maritime, sous les auspices de l'OMI, pour réfléchir aux moyens de réduire la multiplicité des inspections,. Il serait peut-être temps d'organiser une nouvelle réunion de ce genre pour faire le point de la situation et voir quelles seraient les mesures qui pourraient sembler maintenant plus appropriées. Il n'est pas possible de, et il ne faudrait pas, faire grand chose pour abrégé ou diminuer les inspections des sociétés de classification et les inspections réglementaires mais cela doit être possible dans le cas des nombreuses inspections commerciales qui ont lieu actuellement. Il serait, de manière générale, utile que les rapports des inspecteurs puissent être facilement accessibles à d'autres organismes qui pourraient alors éviter de procéder à leurs inspections, les écourter ou en diminuer la fréquence. On pourrait même envisager de regrouper certains programmes d'inspections avec les visites de classification et les visites réglementaires, possibilité qui est signalée au paragraphe 6.22.
- 6.10 Entre temps, la tâche de l'assureur à la recherche d'indices sur la qualité de ses assurés actuels ou potentiels serait facilitée s'il pouvait accéder aisément aux résultats de ces différentes inspections. En matière de transparence, des progrès ont été accomplis ces dernières années mais il faut aller beaucoup plus loin.
- 6.11 La situation actuelle en ce qui concerne l'accessibilité aux résultats de ces inspections est la suivante.

Inspections des sociétés de classification

- 6.12 Les inspecteurs des sociétés de classification inspectent en détail la structure des navires à intervalles fixes et après les sinistres, pour s'assurer de la conformité à leurs propres règles et aux normes des Etats du pavillon pour lesquels ils travaillent sous contrat. Les assureurs ont la possibilité d'avoir accès aux résultats des inspections de classification des navires qu'ils assurent. Traditionnellement, ils obtenaient ces informations en vertu des clauses de leurs polices obligeant les propriétaire de navires à demander à leur société de classification de transmettre directement à l'assureur les informations nécessaires. Celles-ci sont de plus en plus accessibles par voie électronique.

- 6.13 Il est désormais possible d'obtenir les informations sur la classification des navires en consultant le site Internet d'Equasis décrit ci-dessous.

Inspections menées dans le cadre des contrôles par l'Etat du port.

- 6.14 Les inspecteurs chargés d'effectuer les visites de contrôle de l'Etat du port inspectent les navires qui font escale dans leurs ports, de manière aléatoire ou ciblée afin de constater l'état du navire et de s'assurer du respect des conventions internationales concernant la sécurité et notamment du Code ISM. Mais pour ce qui est de la structure matérielle du navire, ces inspections ne remplacent pas les inspections complètes des sociétés de classification. Elles sont relativement rapides et superficielles et ne peuvent pas porter, par exemple, sur les espaces du navire qui ne sont pas dégazés. Les ports coopèrent au sein d'associations régionales régies par différents « mémorandums d'entente » (les MOUs) qui prévoient le partage des résultats des inspections entre leurs membres. Ces résultats d'inspection sont habituellement disponibles sur des sites Internet accessibles à tous, y compris bien entendu aux assureurs qui le souhaitent. Certaines de ces Associations peuvent encore améliorer leurs modalités d'accès à l'information mais, en général, la transparence du système est satisfaisante.
- 6.15 De plus, les informations émanant des MOUs de Paris et de Tokyo ainsi que des Gardes-côtes américains sont regroupées et mises à la disposition du public sur le site Internet d'Equasis. Les informations accessibles sont classées par navire et par responsable/exploitant de flotte, ce qui permet à l'assureur d'évaluer la qualité des exploitants et pas uniquement des navires. Il y a eu des cas de corruption entre inspecteurs qui ont abouti, non seulement à l'établissement d'attestations pour des navires défectueux mais aussi au classement de navires comme étant défectueux alors qu'ils ne l'étaient pas. Les responsables du système reconnaissent que c'est une situation intolérable et s'emploient à la régler. On constate aussi des disparités entre les différents mémorandums d'entente, au niveau de la qualité des informations, mais les critères appliqués par les uns et les autres devraient être progressivement normalisés

Inspections par les affréteurs

- 6.16 Les grandes compagnies pétrolières inspectent les pétroliers qu'elles souhaitent affréter. C'est l'un des éléments de leurs procédures de vérification qui comporte également l'analyse des informations provenant des sociétés de classification et des contrôles de la gestion des installations à terre. Les procédures d'inspection sont coordonnées par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (Oil Companies International Marine Forum) et les rapports établis sont mis à la disposition des autres compagnies pétrolières participantes grâce au système SIRE, ce qui permet de réduire le nombre d'inspections dont un navire peut faire l'objet. Les inspections durent environ huit heures, sont normalement menées pendant les opérations de chargement ou de déchargement et portent essentiellement sur la gestion des équipages, de l'exploitation et de la sécurité/pollution plutôt que sur les structures. On dénombre quelques 11 000 inspections par an concernant environ 5 000 pétroliers soit environ 65 % des pétroliers qui sillonnent les mers du globe. Les rapports établis à la suite de ces inspections sont factuels et ne portent pas de jugement. C'est à chaque compagnie pétrolière participante de tirer ses propres conclusions des rapports et de choisir les navires qu'elle souhaite affréter. Les rapports sont également mis à la disposition des organismes publics, comme les MOUs. Mais personne d'autre n'a accès aux résultats de ces inspections.

- 6.17 Pour les chimiquiers, il existe un système parallèle d'inspection géré par le Chemical Distribution Institute (CDI). En 2003, 1 263 navires au total ont été inspectés dans ce cadre. Actuellement, seules les sociétés chimiques membres du CDI peuvent avoir accès aux résultats ainsi que les agents chargés des contrôles de l'Etat du port dont les autorités maritimes ont signé un accord de confidentialité. Mais le CDI a décidé tout récemment que les organismes ayant un intérêt légitime à connaître les conditions d'exploitation et la situation technique de ces navires, en particulier les clubs P&I, pourraient dorénavant accéder par voie électronique à ses rapports.

Contrôles et inspections effectués par les Clubs P&I

- 6.18 Les clubs de l'International Group effectuent tout un ensemble de contrôles et de visites d'inspection des navires qui permettent d'identifier les navires dont l'adhésion ne devrait pas être acceptée. Ces inspections leur permettent aussi de vérifier que les assurés continuent de respecter des normes adéquates.
- 6.19 Les clubs P&I et les assureurs sur corps font effectuer des visites d'inspection pour vérifier l'état de certains navires avant d'accepter de les assurer, en particulier lorsqu'il s'agit de navires anciens. Préalablement à l'acceptation, les clubs exigent qu'une visite de contrôle de l'état du navire soit effectuée par une entreprise désignée par eux, pour les navires ayant dépassé un certain âge : normalement, dix ans mais cet âge-limite peut varier selon les types de navires. Ils procèdent de même lorsque l'état d'un navire devient préoccupant par suite de la détérioration de son bilan-sinistre, de certaines circonstances d'un sinistre, de contrôles par l'Etat du port non satisfaisants ou de l'inscription sur une liste noire. Les rapports des contrôles par l'Etat du port sont vérifiés à cette fin. Les navires qui étaient auparavant désarmés sont eux aussi inspectés. Les clubs sont avertis par l'Association internationale des sociétés de classification lorsqu'un navire change de société de classification, ce qui peut déclencher aussi l'obligation d'une visite de vérification de l'état du navire si le propriétaire du navire a opté pour une société moins exigeante.
- 6.20 Certains clubs P&I effectuent aussi régulièrement des « visites » ou des « inspections de navires » inopinées pour avoir un instantané de la gestion générale du navire. Ces inspections qui, dans certains cas, sont effectuées par d'anciens capitaines plutôt que par des ingénieurs, portent tout particulièrement sur « l'élément humain » de l'exploitation ainsi que sur la gestion des installations à terre plutôt que sur l'état de la structure du navire. Il est expliqué que les « Inspecteurs des clubs évaluent non seulement l'état général du navire mais aussi la 'qualité de l'exploitation qui constitue un élément immatériel ». Au cours de la visite d'une durée de quatre heures environ, l'inspecteur vérifie les conditions de transport de la cargaison, l'armement, l'entretien, les normes de sécurité, les résultats d'exploitation et le contrôle de la pollution.
- 6.21 On a constaté récemment une convergence entre les contrôles des conditions d'exploitation d'une part et les visites ou inspections de navires d'autre part. L'élément humain qui est prédominant dans ces dernières figure de plus en plus souvent dans les instructions données aux inspecteurs chargés des contrôles en question. De plus, l'International Group étudie actuellement les différentes méthodes de contrôle de ses clubs en vue de définir un programme minimum concerté pour ces visites combinées ainsi que l'approche commune à adopter à l'égard des critères à prendre en compte pour décider qu'un navire ou une flotte doit faire l'objet d'un examen approfondi. Le transport de fuel lourd, en particulier à bord de vieux navires, devrait être l'un de ces critères car c'est ce fuel qui a été à l'origine de deux marées noires qui ont provoqué des dégâts particulièrement considérables ces dernières années.

Convergence potentielle

- 6.22 Conscients du chevauchement continu, noté ci-dessus, des visites d'inspection, les club P&I estimeront peut-être qu'il est temps de discuter avec l'Association internationale des sociétés de classification de la possibilité, pour ces sociétés, d'élargir la portée de leurs visites d'inspection au-delà des seuls aspects matériels du navire pour s'attacher aussi à l'élément humain. Cette proposition a été présentée à différentes sociétés à un moment où certains clubs envisageaient de mettre en place leurs propres programmes d'inspection des navires. Elle avait été alors rejetée. Mais depuis, les sociétés de classification se sont familiarisées davantage avec l'élément humain du fait des systèmes d'audit prévus par le Code ISM et des programmes de gestion de l'assurance qualité. Il est peut-être temps de réexaminer cette possibilité. Si les sociétés de classification étaient disposées à élargir ainsi la portée de leurs inspections, elles pourraient être chargées d'effectuer les visites combinées des clubs, mentionnées ci-dessus. Les visites d'inspections pourraient être regroupées, ce qui réduirait les doubles emplois et la multiplicité des inspections signalés plus haut. Les sociétés de classification participantes devraient recruter du personnel pour faire face au travail supplémentaire. Les inspecteurs des clubs, employés ou sous traités par eux, pourraient, dans un premier temps, travailler aux côtés des inspecteurs des sociétés de classification pour effectuer les visites combinées et se voir ensuite offrir la possibilité de se qualifier en tant qu'inspecteurs des sociétés de classification. D'autres services privés pourraient suivre cet exemple.
- 6.23 Actuellement, les résultats des inspections et des contrôles effectués par les clubs ne sont mis à la disposition ni d'autres clubs ni d'autres parties comme les associations régionales des contrôles par l'Etat du port (les MOUSs). Les informations sur les mesures prises par les clubs au vu des résultats de ces inspections ne sont pas communiquées non plus.

7. OBSTACLES À LA CIRCULATION DE L'INFORMATION

- 7.1 Force est de constater que les informations recueillies sur l'état des navires et leurs conditions de gestion, d'entretien et d'exploitation sont nombreuses mais qu'elles sont bien loin d'être toutes accessibles à l'assureur désireux d'éviter d'assurer des navires sous normes.
- 7.2 Un certain nombre de dispositions de caractère technique pourraient être prises pour améliorer cette situation. Signalons, à titre d'exemple, qu'il serait possible et nécessaire d'accélérer le flux d'informations qui alimente l'excellent système Equasis à partir du Mémoire d'entente de Tokyo.
- 7.3 Mais les principaux obstacles à l'amélioration de la transparence sont d'ordre juridique.

Obstacles juridiques

- 7.4 Les résultats des inspections, qui figurent dans la base Equasis, permettraient aux assureurs de prendre connaissance des informations positives et négatives sur l'état et l'entretien des navires qu'ils assurent ou sont invités à assurer, mais ils n'y ont pas accès. Parmi les facteurs qui ont dissuadé jusqu'à ici les entités commerciales comme les compagnies pétrolières, les sociétés chimiques et les club P&I, de faciliter l'accès aux résultats de leurs inspections, il faut citer leur crainte de tomber sous le coup des lois sur la concurrence et des poursuites judiciaires qui pourraient être engagées par les propriétaires de navires et les exploitants dont les navires auraient été critiqués par leurs inspecteurs.
- 7.5 Dans un entretien récent paru dans une revue professionnelle, un porte-parole a déclaré que l'OCIMF « a déployé beaucoup d'efforts auprès des autorités européennes et américaines simplement pour faire accepter que les compagnies pétrolières se transmettent leurs rapports sur les pétroliers ». On leur avait dit qu'elles ne pourraient pas diffuser ces rapports à d'autres qu'aux compagnies pétrolières participant au programme SIRE et aux MOU + car « ils risqueraient de conduire à la faillite des exploitants de navires sous normes » or, c'est justement parce que cette diffusion servirait l'intérêt général qu'il faudrait l'autoriser.

Conseils à propos du partage

- 7.6 Les clubs P&I de l'International Group sont en train de se concerter pour savoir s'ils pourraient partager les résultats de leurs inspections sans enfreindre le droit de la concurrence ou d'autres lois.
- 7.7 Ils se demandent aussi si un club P&I a le droit, ou même le devoir, d'informer un autre club qu'il a inspecté un navire de l'un de ses membres ou d'un membre potentiel qui demandent à faire assurer ledit navire auprès de cet autre club et en outre, de communiquer le résultat de cette inspection.
- 7.8 Il est nécessaire de déterminer si l'on peut exiger d'un propriétaire de navire qu'il signale que son navire a été inspecté par un autre club sur le formulaire à remplir pour pouvoir être assuré par le club auquel il s'adresse. Si cela était obligatoire et si l'autre club pouvait/devait communiquer le

résultat de l'inspection, il deviendrait alors plus difficile pour un propriétaire de navire sous normes identifié comme tel, qui se verrait refuser la garantie par un club, de trouver un autre club disposé à l'assurer.

- 7.9 Il serait également utile qu'un club de l'International Group qui exclut, cesse d'assurer ou refuse d'assurer un exploitant ait le droit, ou mieux encore, le devoir, d'en informer les autres clubs du Groupe, à condition bien entendu, de pouvoir le faire sans risque du point de vue légal.

Accès électronique

- 7.10 Les clubs devraient être encouragés et aidés à oeuvrer en ce sens. Ce serait faire un grand pas sur la voie de l'exclusion des navires et des exploitants sous normes si les clubs du Groupe pouvaient créer une base de données dans laquelle ils seraient tous obligés, en vertu de leur accord de mise en commun, d'y entrer ces rapports d'inspections. Des renseignements sur les mesures prises à la suite de ces inspections pourraient aussi y figurer (ce serait aller au-delà de ce que prévoit le programme SIRE). Chaque club pourrait être obligé de consulter cette base de données avant d'accepter l'inscription d'un navire ou d'une flotte.
- 7.11 L'accès à ces rapports d'inspection et à ces renseignements (que les rapports d'inspection du SIRE et du CDI figurent ou non dans cette base de données) permettrait aux assureurs d'être mieux informés avant de décider de proposer un contrat d'assurance pour un navire ou une flotte. Il est évident qu'ils auraient de plus grandes chances de repérer l'exploitant sous norme.
- 7.12 Les différents clubs disposeraient de ces informations mais à l'instar des compagnies pétrolières dans le cadre du système SIRE, ils seraient entièrement libres de leurs décisions. La compagnie pétrolière resterait libre d'affréter ou non le navire et le club, de l'assurer ou non.
- 7.13 Pour aller plus loin, on peut aussi considérer que les résultats des audits de gestion qui ont été mentionnés au paragraphe 17.4, pourraient aussi être intégrés dans la base de données, afin de permettre aux assureurs d'être encore mieux informés.

Contacts personnels

- 7.14 L'accessibilité des données est certes importante pour permettre d'identifier les exploitants sous normes mais les échanges d'informations en direct également. C'est pourquoi il faudrait que les assureurs sur corps et les assureurs P&I soient encouragés par leurs managers à se réunir de temps à autre pour discuter de leur travail et de leurs clients, peut-être avec d'autres spécialistes du secteur maritime comme les responsables des sociétés de classification et des contrôles par l'Etat du port. Les contacts lors des réceptions des associations professionnelles sont utiles mais ne remplacent pas les réunions de travail en comité plus restreint.
- 7.15 En partie pour la même raison, il faudrait aussi organiser des échanges de personnel pour des périodes de formation d'un mois environ.

8. ENCOURAGER LE RELEVEMENT DES NORMES AU SEIN DU GROUPE

- 8.1 Etant donné que les club P&I se réassurent entre eux (à partir de montants très faibles) en vertu des accords de mise en commun de l'International Group, une demande d'indemnisation importante émanant d'un exploitant de navire qui a été assuré par l'un des clubs, les concernera tous. Certains clubs devront peut-être payer une plus forte proportion du montant total que le club qui a établi le contrat d'assurance.

Des normes non homogènes

- 8.2 Cette situation pourrait être tout à fait acceptable si tous les clubs respectaient tous et systématiquement les mêmes normes de qualité et faisaient tous preuve du même sérieux pour ce qui est de l'exploitation des informations mises à leur disposition en vue de respecter ces normes.
- 8.3 Mais comme dans tout groupement de ce genre, il est inévitable que de temps à autre, certains membres ne soient pas aussi sélectifs et/ou rigoureux que d'autres dans l'application des normes.

Membres sous normes

- 8.4. Il est pratiquement sûr que des clubs du Groupe assurent, sans le vouloir, plusieurs exploitants sous normes. Comme nous l'avons signalé précédemment, il n'est pas toujours facile de repérer ces exploitants, notamment avant qu'ils ne soient impliqués dans un sinistre grave et se retrouvent alors sous les feux de l'actualité. Mais aucun gestionnaire de club ne peut affirmer avec certitude qu'il n'en compte pas dans son club et la plupart de ces gestionnaires peuvent affirmer que des exploitants sous normes sont assurés par d'autres clubs – en se fondant dans certains cas sur ce qu'ils en connaissent pour les avoir assurés dans le passé. Les immobilisations décidées à la suite des contrôles par l'Etat du port le prouvent. Etant donné que le Groupe assure environ 90 % des navires de haute mer et près de 97 % des pétroliers au long cours, il serait très surprenant que tous les exploitants de navires assurés par les différents clubs qui en sont membres respectent les normes. Par contre, les pétroliers inspectés dans le cadre du dispositif SIRE de l'OCIMF ne représentent qu'environ 65 % de la flotte internationale de pétroliers au long cours (même s'il y a de bonnes raisons de dire que les 35 % restants ne pas tous, loin de là, sous normes).
- 8.5 Si l'on suppose que la majorité des clubs veulent respecter un niveau de vigilance tel qu'il serait très difficile pour un exploitant sous normes d'être admis parmi eux ou d'y rester, quel serait alors le meilleur moyen d'encourager les autres clubs à adopter des critères d'admission ou d'exclusion suffisamment stricts ?

Refus de mise en commun (pooling) des risques

- 8.6 Il est évidemment possible pour les clubs les plus sérieux de refuser de respecter les accords de mise en commun (pooling) et d'assurance collective avec le ou les clubs qui appliqueraient des critères moins rigoureux. Mais il s'agit vraiment d'une décision en derniers recours. Le Groupe apporte des avantages énormes aux propriétaires de navires qui s'assurent auprès de ses membres (et à ceux qui sont victimes de graves accidents en mer) et les clubs se montrent, à juste titre, prudents lorsqu'il s'agit d'adopter des mesures de nature à porter atteinte à la solidarité qui les lie. Il est dans l'intérêt de tous, en particulier des victimes innocentes des grandes catastrophes, d'examiner en premier les solutions qui risquent le moins de perturber le fonctionnement des clubs.

- 8.7 De telles solutions existent. Certaines sont plus rigoureuses que d'autres et sont déjà à l'étude. En effet, on a pu constater lors de l'établissement du présent rapport que dans ce domaine et dans d'autres concernant la navigation sous normes, un sérieux travail de réflexion est engagé tant à l'intérieur des clubs qu'au sein des comités de l'International Group. Des progrès ont été accomplis et l'on peut annoncer avec certitude que d'autres suivront.
- 8.8 Il faut espérer que les directeurs et les managers de clubs, qui se sont déjà penchés sur ce problème, ne considéreront pas que les paragraphes suivants empiètent sur leur terrain. Ils ont été écrits dans l'espoir d'apporter une contribution utile au débat.

Examen attentif des demandes d'indemnisation

- 8.9 La solution la moins pénible pour les clubs qui seraient mécontents de voir l'un des leurs assurer ou continuer à assurer un exploitant jugé sous normes, consisterait simplement à faire savoir au club concerné que toute demande d'indemnisation émanant de cet exploitant serait examinée avec une attention toute particulière avant qu'ils n'acceptent d'y contribuer.
- 8.10 Bien que cette décision puisse inciter le club assureur à réfléchir et/ou à faire à son tour pression sur l'exploitant sous normes pour qu'il s'améliore, elle risque de n'avoir qu'un impact limité car il est difficile d'apporter suffisamment de preuves pour justifier un refus ultérieur de contribuer. Si le navire en question satisfait aux normes de l'Etat du pavillon, de sa société de classification et du Code ISM – c'est-à-dire aux diverses conditions prescrites dans le contrat de mise en commun des risques liant les clubs – le club qui ferait une objection devrait démontrer que le club assureur a néanmoins manqué, en ayant accepté ce navire à son obligation implicite de vigilance à l'égard des autres clubs participants. Comme on peut le penser, ce serait difficile à établir, car le Groupe a toujours eu pour principe d'honorer plutôt que de contester les demandes d'indemnisation présentées au Groupe. Après tout, le club qui participe aujourd'hui au règlement d'un sinistre se retrouvera peut-être demain dans la situation inverse. Mais les problèmes qui sont examinés dans le présent rapport sont précisément ceux qui conduisent les clubs à poser davantage de questions lorsqu'ils sont priés de contribuer à une demande d'indemnisation émanant d'un exploitant qu'ils n'auraient pas été disposés à assurer, (même s'il est parfois plus facile de juger avec le recul).

Motifs convenus pour refuser de contribuer

- 8.11 Il serait possible de donner plus de poids à ceux qui sont enclins à poser plus de questions en énonçant dans l'accord de mise en commun un éventail plus large de motifs spécifiques pour lesquels les clubs pourraient refuser de contribuer à certaines demandes d'indemnisation présentées au groupement par d'autres clubs. La raison essentielle serait que le navire ou l'exploitant à l'origine de la demande était sous normes. Cela est beaucoup plus facile à dire qu'à écrire. Quels que soient les termes qui seraient finalement choisis, ils seront source de litiges et cela suffit pour rendre cette idée inacceptable pour les clubs du Groupe. Mais s'ils décidaient néanmoins d'introduire une disposition de ce genre, elle pourrait être assortie d'un mécanisme destiné à résoudre les différends aussi rapidement et facilement que possible dans un domaine aussi sensible.
- 8.12 Une variante un peu atténuée consisterait à fonder un refus de contribuer non pas sur le fait que le navire ou l'exploitant à l'origine de la demande serait sous normes mais sur la preuve que le club assureur était au courant ou aurait dû l'être. Le club assureur pourrait alors rejeter un refus de contribuer en apportant la preuve qu'il avait procédé aux contrôles de qualité requis et agi prudemment au vu des résultats avant d'accepter ou de maintenir la garantie.

- 8.13 Les clubs du Groupe pourraient bien entendu se mettre d'accord à l'avance sur les procédures détaillées de contrôle de qualité. Un audit prouvant que ces procédures avaient été respectées dans le cas d'un navire présentant une demande d'indemnisation pourrait être une condition préalable au partage des risques.

Notification préalable de non contribution

- 8.14 On pourrait aussi envisager une solution un peu plus rigoureuse. Si un club estime qu'un navire ou un exploitant particulier est sous normes, il serait autorisé à déclarer, avant toute mise en commun des demandes d'indemnisation, qu'il ne contribuera pas au règlement de celles qui émaneraient de ce navire ou de cet exploitant. Afin d'éviter tout abus de cette procédure, le caractère raisonnable d'une telle déclaration générale faite à l'avance pourrait être soumise à un groupe d'experts. L'International Group fait déjà appel à des groupes d'experts à des fins quelque peu similaires. Si le groupe d'expert en question estimait que la déclaration était injustifiée, elle serait sans effet. Si par contre il la jugeait raisonnable, les autres clubs la renforceraient sans aucun doute par leurs propres déclarations et le club assureur qui verrait diminuer ses possibilités de réassurance jugerait nécessaire de reconsidérer sa décision.

Réduction de la contribution

- 8.15 Si cette solution était jugée trop draconienne, en dépit du filtre de l'objectivité conférée par le groupe d'experts (et malgré les restrictions qui pourraient être décidées à propos du moment choisi pour les déclarations), on pourrait envisager une déclaration par laquelle le club qui objecterait ne contribuerait qu'à partir d'un seuil qui correspondrait à, par ex., le double du montant normal de départ de la mise en commun. Actuellement, cela signifierait que le club réclamant ne serait pas en mesure de récupérer la part d'indemnisation du club protestataire pour la tranche comprise entre 5 et 10 millions de \$ US. (La même modification pourrait s'appliquer en cas de refus de contribuer à une demande d'indemnisation, éventualité examinée plus haut)
- 8.16 Par souci d'exhaustivité uniquement, il faudrait signaler que la meilleure méthode pour remédier au manque d'homogénéité des normes appliquées par les différents clubs consisterait à décider que la décision d'exclure un navire ou un exploitant du Groupe au motif qu'il est sous normes serait prise au niveau du Groupe. Mais même si on laisse de côté les problèmes juridiques que cela ne manquerait pas de poser, on peut supposer que cette option ne serait pas acceptable pour les propriétaires de navires qui sont les membres des clubs. S'il est déjà déplaisant d'être rejeté par le club de votre choix, c'est encore plus dur de l'être par un comité du Groupe.

Droit de la concurrence

- 8.17 Plus le Groupe décidera de s'engager sur l'une des voies décrites ci-dessus à la recherche de critères d'admission plus rigoureux et/ou plus cohérents, et plus il sera important de tenir compte du droit et des règles de la concurrence.
- 8.18 Si les avis dispensés à propos de ces options par les instances de la concurrence devaient restreindre la liberté d'action du Groupe, il faudrait alors examiner au niveau supranational la possibilité d'accorder aux clubs et autres assureurs une protection nouvelle pour qu'ils ne tombent pas sous le coup du droit de la concurrence ou d'autres législations.

9. SUPPRIMER CE QUI ENTRAÎNE LE DÉVELOPPEMENT DE LA COOPÉRATION

- 9.1 Il conviendrait peut-être d'entamer rapidement des discussions avec les administrations nationales et régionales et leurs autorités de la concurrence pour découvrir si, et à quelles conditions, les premières seraient disposées à appuyer une plus grande coopération entre les clubs et si les secondes seraient disposées à donner leur accord. Il s'agirait de renforcer la transparence sur les visites et les inspections ainsi que sur les mesures destinées à durcir les normes au sein du Groupe. Il s'agirait aussi de développer les contacts personnels entre les assureurs sur corps et les assureurs P&I comme nous l'avons préconisé plus haut. Les progrès éventuels que pourraient accomplir les assureurs en vue d'atteindre le but commun visé pourraient bien dépendre du soutien apporté par les pouvoirs publics avec l'approbation des autorités de la concurrence.
- 9.2 On constatera peut-être qu'il n'existe aucune objection au développement de la coopération, sous quelque forme que ce soit, encouragé par le Groupe international. Si l'on découvre par contre des obstacles juridiques, il faudra alors non seulement les faire disparaître mais aussi prévoir une protection particulière.

Choisir entre les priorités de l'action publique

- 9.3 Les cyniques diront que l'on n'y parviendra jamais. Mais pourquoi non ? Si les administrations nationales et régionales sont vraiment déterminées, et on a certes lieu de penser qu'elles le sont, à s'engager dans la campagne contre la navigation sous normes, il leur appartient alors d'adopter une approche globale et de faire le nécessaire pour protéger ceux auxquels ils demandent de l'aide.
- 9.4 S'il y avait un conflit entre cette campagne et l'autre objectif d'action, louable, des pouvoirs publics qu'est la liberté de concurrence, les gouvernements devraient alors faire un choix. Mais dans la réalité, il se peut qu'il n'y ait pas de conflit dans le cas qui nous occupe. Les mesures envisageables décrites ci-dessus ne supposent pas ou ne favorisent pas une forme quelconque de coopération ou de collusion au niveau de la tarification. Il n'y a pas non plus d'intention d'abus de position dominante. Tout ce qui est préconisé c'est de progresser vers (a) plus de transparence et plus d'échanges d'informations sur les exploitants et leurs navires pour leur permettre d'être mieux à même d'identifier les navires sous normes et vers (b) une plus grande cohérence des normes de qualité des membres du Groupe. Les progrès qui seraient accomplis à double titre seraient dans l'intérêt général en raison du danger inhérent à la navigation sous normes. De plus, les exceptions qu'il serait nécessaire de prévoir pour éliminer les obstacles à ces progrès pourraient être définies de manière restrictive. Les dispositions à prévoir pourraient être rédigées avec toute la précision requise afin d'éviter, clairement, de porter atteinte à la liberté de la concurrence.

Nouvelle structure de la législation sur la concurrence

- 9.5 En ce qui concerne le droit de la concurrence de l'UE, un nouveau régime entre en vigueur le 1^{er} mai. Il suppose un certain degré de décentralisation de Bruxelles en faveur des autorités et des instances nationales de la concurrence. Mais la Commission conservera le pouvoir de prendre des actes déclaratoires dans des cas particuliers soulevant des questions de principe. Si la volonté politique est présente, cela pourra se faire sans nul doute, en cas de nécessité.

10. LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

- 10.1 Les sociétés de classification avaient traditionnellement pour mission d'inspecter la structure et les machines d'un navire durant sa construction et ensuite, périodiquement, pendant toute la durée de vie du navire. Ces inspections permettaient aux assureurs sur corps et aux assureurs P&I d'avoir des garanties sur l'état de navigabilité et le fonctionnement des machines des navires qu'ils assuraient. Ces dernières années, les dites sociétés ont passé des contrats avec bon nombre d'Etats du pavillon afin d'effectuer les inspections réglementaires pour leur compte.

Perte de confiance

- 10.2 Vers la fin du siècle dernier, les sociétés de classification sont devenues de plus en plus critiquées. Cela a été dû en partie au fait qu'elles ont mis du temps à réagir lorsqu'il est apparu que, dans la lutte à mener contre les sinistres maritimes évitables, les facteurs humains de la sécurité n'avaient pas suffisamment retenu l'attention par rapport aux aspects techniques. Mais il faut aussi mentionner le fait qu'elles ne semblaient pas s'acquitter correctement de leur mission traditionnelle de contrôle des normes matérielles. Trop souvent, au lendemain de sinistres dus à des défaillances structurelles ou un mauvais fonctionnement mécanique, on constatait que le navire était classé par une société réputée et qu'il était conforme aux normes prescrites.
- 10.3 Au début des années 1990, certains assureurs sur corps ont témoigné de leur manque de confiance dans le système en exigeant que les inspections de l'état de la structure des navires (Structural Condition Surveys) soient effectuées par la Salvage Association. La plupart des clubs P&I ont commencé à se charger de faire effectuer les inspections de l'état de leurs navires dans des situations particulières et certains ont mis en place des programmes de visites ou d'inspections de navires par des inspecteurs spécialement engagés à cet effet.

Rétablir la confiance

- 10.4 Les dix plus grandes sociétés de classification sont maintenant membre de l'Association internationale des sociétés de classification. L'AISC s'emploie activement à relever les normes et à renforcer la cohérence au niveau de leur application par ses membres. Elle a notamment institué un Programme de certification des systèmes de qualité qui prévoit un audit obligatoire des systèmes internes de qualité de ses dix sociétés. Chaque société est tenue par l'Agence européenne de sécurité maritime de prouver qu'elle respecte ce programme sinon son agrément pour l'Europe est suspendu ou retiré. Ces efforts ont été complétés par un durcissement sensible de la sévérité des normes adoptées par les principales sociétés.
- 10.5 L'un des atouts du système de classification est sa portée mondiale, chaque société disposant d'un réseau d'inspecteurs qui souvent ne travaillent que pour elles et qui interviennent dans les principaux ports du monde. La médaille a cependant un revers. Il est parfois apparu difficile de garantir la stabilité des niveaux de compétence et l'honnêteté d'effectifs aussi nombreux et répartis dans le monde entier. Il y aurait environ 6 000 inspecteurs dans le monde qui travaillent pour les sociétés de l'AISC. Le problème de la « brebis galeuse » occasionnelle de ce système se trouve amplifié par le fait que l'exploitant sous normes ne manquera pas de la repérer et de s'arranger pour que les inspections les plus importantes de ses navires soient effectuées dans le port où elle intervient. On peut dire ici que le système n'est guère plus solide ou plus fiable que son maillon le plus faible ou le moins fiable. Cependant, les principales sociétés ont pleinement

conscience de ce problème et ont pris, ces dernières années, des mesures pour améliorer l'homogénéité du système.

- 10.6 Les assureurs sur corps reprennent maintenant peu à peu confiance dans les grandes sociétés de classification. Ils ont cessé de recourir, comme ils en avaient pris l'habitude à la Salvage Association pour les remplacer. Certaines sociétés prennent elles-mêmes de nouvelles mesures préventives pour lutter contre les navires sous normes – citons à titre d'exemple les groupes d'intervention rapide d'inspecteurs mis en place par DNV. Les club P&I continuent à organiser leurs inspections et leurs visites ponctuelles de navires mais c'est au moins en partie parce qu'ils ont reconnu la nécessité d'insister en particulier sur les facteurs humains. Actuellement, ce sont surtout les sociétés considérées moins compétentes et, dans certains cas, moins fiables qui sont devenues la cible des critiques. Certains assureurs en sont venus aujourd'hui à considérer l'appartenance à l'AISC comme la pierre de touche d'une qualité acceptable même si d'autres ne sont pas également satisfaits de toutes les sociétés membres de l'AISC. Certains assureurs sur corps estiment que les principales inspections effectuées par les grandes sociétés pétrolières constituent un meilleur indicateur du risque que le navire représente pour eux. On voit par là qu'il reste encore du chemin à parcourir avant qu'un degré satisfaisant de confiance soit rétabli entre les assureurs maritimes et les sociétés de classification. La 'distance' qui les sépare reste perceptible et représente un sérieux clivage au sein du secteur maritime. Plus tôt on pourra y remédier, mieux ce sera pour la qualité de la navigation.

Qui paye la note ?

- 10.7 D'aucuns prétendent dans certains cercles qu'il serait préférable que les différentes sociétés ne fassent pas concurrence pour obtenir la clientèle de ceux dont elles inspectent les actifs. Ce genre de considérations sort du cadre du présent rapport. Mais il faudrait au moins se demander s'il ne serait pas souhaitable que le travail d'inspection des navires qu'elles facturent actuellement aux propriétaires de navires soit plutôt payé par les assureurs. Certes il y a incontestablement des arguments que l'on peut faire valoir contre un tel changement mais cela contribuerait à faire disparaître le doute qui pourrait persister sur le sérieux avec lequel les sociétés ou certaines d'entre elles vérifient la conformité à des normes objectives et/ou leur aptitude à fournir des inspecteurs dotés des compétences et de l'intégrité nécessaires. Il ne s'agit pas de souligner particulièrement les abus actuels mais simplement de reconnaître qu'à la longue, il est important, en tant que principe d'application générale, que ce soit la personne qui convient qui « paye la note ». Un tel changement concorderait probablement bien aussi avec l'initiative (envisagée au paragraphe 6.22) qui viserait à transférer une plus grande part du travail d'inspection assuré par les clubs aux sociétés de classification.
- 10.8 Entre temps, les mesures prises ces dernières années par l'AISC et les principales sociétés qui la composent, pour rétablir la confiance dans le système actuel, vont tout à fait dans le bon sens. Il s'agit entre autres de procédures destinées à empêcher les propriétaires de navires qui rencontrent, à juste titre, des difficultés avec une société de classification de passer facilement à une autre dans l'espoir qu'elle sera plus accommodante, et notamment d'un programme, qui s'est vu accorder un large écho, destiné à aider les Etats du pavillon à améliorer leurs performances. C'est là un retour intéressant vers le rôle que l'on aurait pu considérer comme naturel pour les sociétés de classification, mais qui est important dans la mesure où leur association avec des Etats du pavillon aux bilans déplorables avait entravé les efforts déployés pour rétablir la confiance dans le système de classification.
- 10.9 Enfin il serait peut-être sain que les sociétés fassent preuve de plus de discernement. Nous allons développer ce point dans le chapitre suivant.

11. RECONNAISSANCE DE NORMES PLUS ÉLEVÉES

- 11.1 Il est possible qu'à la longue, ce soit en reconnaissant et en récompensant l'excellence, que l'on contribuera tout autant à améliorer les normes de la navigation qu'en identifiant et en sanctionnant ceux qui ne les respectent pas.
- 11.2 Dans sa Déclaration sur la navigation sous normes en 2002, le Comité des Transports maritimes de l'OCDE a reconnu que les dispositifs d'incitation et de récompense peuvent constituer des moyens efficaces pour aider à lutter contre la navigation sous normes. Il a donc vivement approuvé l'accélération et le développement des initiatives prises à cette fin.

Encourager la qualité

- 11.3 Si d'une manière plus générale, les acteurs concernés faisaient preuve d'une plus grande sévérité dans le domaine de la navigation, il est possible que cette attitude ait un effet bénéfique à tous les niveaux. Entre temps, cela pourrait quelque peu encourager les exploitants qui savent qu'ils se conforment à des normes plus exigeantes mais qui n'ont pas l'impression d'en être récompensés, notamment sur le marché de l'affrètement. Cela nous empêcherait aussi d'avoir l'air – en insistant autant sur la question de savoir si les éléments les plus sombres de la flotte mondiale respectent ou non le seuil minimum de qualité – de tolérer l'attitude qui consiste à se contenter de « faire le minimum » décrite au paragraphe 5.15.
- 11.4 Aux États-Unis, des dispositifs comme le Qualship 21 et le Green Award sont d'heureuses initiatives qui vont dans ce sens.
- 11.5 Cependant, les assureurs sur corps, comme les clubs P&I, devraient voir s'ils peuvent faire davantage pour reconnaître et, si possible, récompenser l'excellence chez leurs assurés.

Bonification pour absence de sinistre

- 11.6 Naturellement, les clubs P&I, comme les assureurs sur corps, récompensent ceux de leurs membres qui ont de bons antécédents en leur accordant une réduction de tarif au moment du renouvellement. Leurs systèmes de tarification sont remarquables car ils réagissent tous les ans à l'évolution des statistiques des différents propriétaires de navire. Ils adoptent le concept du bonus de l'assurance automobile, et le perfectionne, comme l'a fait observer Lord Donaldson au paragraphe 18.2 de son rapport de 1994. Mais ces tarifs sont propres à l'assuré concerné et sont de toutes façons difficiles à interpréter en tant que tels. Les clubs pourraient-ils aller plus loin et de préférence avec une plus grande transparence ?

Écarts de qualité

- 11.7 Certains clubs proposent déjà un service de « comparaison de performances » aux différents membres propriétaires de navires et communiquent, à ceux qui le demandent, un tableau permettant de comparer les performances de leur flotte sur certains points du programme d'inspection de navires du club et de celles de l'ensemble des membres du club. Des systèmes de ce genre pourraient être adaptés pour étayer l'attribution de prime d'excellence.

- 11.8 Si l'on considère qu'il serait arbitraire pour un club P&I de faire une déclaration publique de qualité uniquement en se fondant sur les résultats des inspections ordinaires effectuées par ce club, cela pourrait peut-être se faire à la suite de bons résultats obtenus au terme d'inspections plus exigeantes organisées spécialement pour les propriétaires de navires qui se portent volontaires pour y soumettre leurs navires.
- 11.9 Il convient de noter que nous assistons déjà au développement sur l'Internet de systèmes qui mémorisent toutes les informations rendues publiques au sujet des différents navires puis, à l'aide d'une formule pré-définie qui permet d'évaluer chaque indication au regard de la qualité, leur attribuent des notes sous forme d'un certain nombre d'étoiles.

Le retour à la classification

- 11.10 La possibilité d'effectuer des inspections facultatives plus exigeantes pourrait être dans l'intérêt des sociétés de classification. Elles pourraient revenir à leurs racines historiques et faire renaître le concept des navires classés selon différentes catégories de qualité. Nous avons appris qu'autrefois la coque d'un navire était placée dans l'une des cinq catégories (A,E,I,O et U) en fonction de l'évaluation par la société de son état et quant à l'état de ses mâts et de son gréement, ils étaient classés dans trois catégories (bonne, moyenne, mauvaise). Par la suite, ce concept de classification a été quelque peu délaissé apparemment parce qu'il était trop fonction de l'âge du navire. Finalement, la classification est devenue un système aboutissant simplement à sanctionner la réussite ou l'échec. C'est essentiellement ce qu'il est actuellement si ce n'est qu'il comprend quelques notations spéciales qui attestent le respect de certains critères supplémentaires. Les sociétés pourraient peut-être envisager la possibilité de proposer à nouveau aux propriétaires de navires, sinon toute une série de niveaux, tout au moins un niveau plus élevé de qualité clairement défini.

12. PRENDRE LA DÉCISION D'ACCORDER LA COUVERTURE D'ASSURANCE

- 12.1 L'examen présenté aux chapitres 6 à 9 des dispositions envisageables pour permettre aux assureurs d'identifier plus facilement l'exploitant sous normes, nous amène à étudier l'ensemble du processus au terme duquel l'assureur sur corps ou l'assureur P&I prend la décision de garantir ou de ne pas garantir.
- 12.2 Un assureur, qu'il soit assureur sur corps ou P&I, divise le processus d'assurance en deux parties distinctes. La première partie est la sélection du risque qui lui permet de prendre sa décision d'assurer ou de ne pas assurer un navire ou une flotte en particulier. La deuxième partie n'intervient que si une décision favorable a été prise au terme de la première ; il s'agit des modalités d'assurance et du montant de la prime correspondant à la garantie. Nous ne traiterons dans ce chapitre que la première partie et la seconde sera abordée au chapitre 15 ci-après.
- 12.3 L'assureur n'hésitera pas à proposer une garantie si on lui demande d'assurer un navire appartenant à une flotte dont il assure déjà des navires dans lesquels il a confiance car il connaît déjà de par son expérience, la qualité de l'entretien et de leur exploitation.
- 12.4 Si on lui propose un navire d'une flotte dont il n'a pas l'expérience, l'assureur sera plus prudent.

Les raisons de sa prudence

- 12.5 Il voudra éviter d'assurer un exploitant sous normes.
- 12.6 Ce sera en partie pour réduire au minimum ce qu'il considère comme des demandes d'indemnisation inutiles qui lui seront présentées. Mais il devra aussi prendre en considération les demandes d'indemnisation plus importantes qui auront un impact sur ses montants réassurés. Selon les règles des clubs P&I, ces montants correspondent (a) aux montants inférieurs à 5 millions de \$ US par sinistre pour lequel le pool du Groupe intervient, et ensuite (b) le pool proprement dit. Toute demande d'indemnisation influera sur ses statistiques de sinistres auprès de ses réassureurs et ensuite, auprès du pool et viendra augmenter ses frais dans les années suivantes. Il y a aussi un autre risque : si l'on découvre que l'état du navire est gravement défectueux ou que la situation de l'exploitant concerné est vraiment mauvaise, la récupération des indemnités auprès des réassureurs et même auprès du pool, pourrait être difficile. Evidemment, les clubs du Groupe espèrent tous que les demandes d'indemnisation présentées au pool seront honorées. Mais le contrat de mise en commun passé entre eux exclut d'honorer les demandes d'indemnisation des sinistres provoqués par des navires qui ne respectent pas les prescriptions essentielles de l'Etat du pavillon, des sociétés de classification et du Code ISM. Il est important également de noter qu'aujourd'hui les clubs considèrent d'un œil plus critique les faits qui sont à l'origine des demandes d'indemnisation que d'autres clubs apportent pour mise en commun. Si les règles de mise en commun du Groupe étaient renforcées conformément à l'une ou l'autre des suggestions formulées au chapitre 8, les clubs se montreraient peut-être plus prudents au moment de la sélection des risques.
- 12.7 L'assureur devra vraisemblablement se soucier d'un autre facteur avant de décider d'assurer un exploitant sous normes et ce souci pourrait être considéré comme superficiel mais il compte

néanmoins beaucoup. Avant de décider d'accorder sa garantie, un assureur d'un club P&I se préoccupera de savoir si la flotte en question va renforcer ou diminuer le prestige du club aux yeux d'autres propriétaires de navires. La presse maritime publie les nouvelles sur les flottes qui passent d'un club à un autre et les propriétaires de navires lisent ces nouvelles avec intérêt car ils sont sensibles à la qualité de ceux avec lesquels ils s'associent au sein de leurs clubs. Tous les clubs publient aussi les listes des navires inscrits chaque année chez eux. L'assureur P&I sera tout à fait conscient de l'effet néfaste qu'aura sur la réputation de son club, si l'un des navires qu'il a assurés provoque ensuite des dégâts considérables et s'il est dénoncé publiquement comme un navire sous normes. Les membres prudents du club n'apprécieront pas de devoir partager, indirectement, les frais découlant de ce qu'ils considéreront comme une exposition à des risques que leur club aurait dû éviter.

- 12.8 Certains assureurs sur corps se préoccupent aussi de ce que les propriétaires de navires pensent de ses autres assurés. Ils sont gênés que l'on découvre qu'ils assurent un navire sous normes mis en cause dans un accident largement médiatisé. Mais dans les deux cas, ce sentiment est quelque peu moins fort que dans le cas d'un assureur P&I (sauf bien entendu, dans le cas d'un club mutualiste d'assurance sur corps), surtout parce qu'un club P&I sera presque certainement le seul assureur (de responsabilité) pour le navire en question alors que l'assureur sur corps sera un assureur parmi d'autres.

Les indicateurs de qualité

- 12.9 Le club P&I ou l'assureur sur corps examinera les statistiques des sinistres de la flotte y compris les estimations des coûts probables des sinistres en suspens. Il demandera des preuves du respect, par l'exploitant et le navire, du Code ISM. Il vérifiera si le navire est inscrit auprès d'une société de classification dans laquelle il a confiance ; certains exigent une société membre de l'AISC et d'autres se sentent mal à l'aise même avec des sociétés affiliées à l'AISC. Il cherchera à obtenir des renseignements sur d'autres indicateurs de qualité, comme le pavillon du navire (certains pavillons sont inacceptables et d'autres sont considérés comme d'une qualité douteuse), ses affréteurs habituels, l'origine des officiers et de l'équipage, l'identité du courtier, l'identité du responsable de l'audit ISM et il cherchera aussi à savoir s'il y a eu des changements fréquents de propriétaire, de gestionnaire, de société de classification ou de club P&I. Dans certains bureaux, il est de rigueur de faire vérifier par une entreprise spécialisée la cote de solvabilité du propriétaire du navire proposé.
- 12.10 Un club assureur P&I aura très certainement un bureau correspondant pour les sinistres et des propriétaires de navires membres de clubs P&I dans le pays où la flotte est basée ou exploitée et il fera une enquête sur la réputation locale de la flotte et de son exploitant. Un assureur sur corps peut avoir des contacts similaires et en tirer parti. Il sera de toute façon influencé par le type de régime de propriété (commerciale, privée ou partenariat d'investissement), l'origine et la qualité du soutien financier ainsi que la viabilité d'éventuels plans de développement de la flotte. Il notera le club P&I auprès duquel le navire est inscrit et l'appellera peut-être pour obtenir des renseignements complémentaires. L'assureur sur corps potentiel pourra très bien être influencé par l'identité de l'apériteur.
- 12.11 En outre, les assureurs sur corps et les assureurs P&I ont désormais accès par internet aux informations sur les antécédents de la flotte en matière de contrôles par l'Etat du port, en particulier Equasis dont nous avons déjà parlé. Il semble que tous les assureurs consultent maintenant cette base de données.

Inspections de l'état d'un navire

- 12.12 Si l'assureur reste préoccupé par l'état matériel du navire, il peut exiger qu'une inspection de cet état soit effectuée par un inspecteur de son choix avant d'accepter le risque. Il s'agit parfois d'inspecter non seulement le navire mais aussi les personnes et les systèmes utilisés dans les bureaux de l'exploitant. La plupart des clubs P&I font systématiquement effectuer des inspections de l'état des navires pour les bâtiments de plus de 10 ans. Dans le cas de l'assurance sur corps, ce serait l'apériteur potentiel qui imposerait cette obligation.

Evaluation systématique

- 12.13 Les assureurs maritimes se fondent désormais de manière pragmatique et éclectique sur les différents indicateurs de qualité mentionnés ci-dessus. Mais dans la mesure où les assureurs ont adopté de plus en plus des programmes de gestion de la qualité, il est de plus en plus courant que la collecte de ces indicateurs soit menée dans le cadre de procédures soigneusement documentées que les assureurs sont presque toujours tenus de suivre. En outre, des moyens plus importants sont maintenant déployés pour évaluer scientifiquement l'importance relative des divers indicateurs de qualité et pour construire des modèles informatisés qui permettent aux assureurs d'accéder à une interprétation multi-critères objective de la qualité des navires et de leurs exploitants. Les assureurs seront ainsi de plus en plus à même de disposer d'un puissant outil de sélection du risque. Mais l'assureur gardera néanmoins une marge d'appréciation – il pourra par exemple considérer que le pavillon est un indicateur beaucoup moins utile que la société de classification choisie par le propriétaire du navire.

Les raisons de l'acceptation

- 12.14 Lorsqu'il se sera assuré, au terme de la collecte de ces renseignements, que le navire proposé est en bon état et devrait être entretenu et exploité de manière satisfaisante, l'assureur sur corps pressenti sera disposé à accepter un pourcentage du risque. Il s'emploiera alors à définir des conditions et à calculer le montant de la prime demandée en vue de dégager une marge de profit acceptable. Il lui faudra utiliser les capitaux mis à sa disposition pour conserver son marché et sa part de marché et, bien entendu, pour percevoir le revenu des primes, non seulement dans l'espoir de faire des bénéfices mais aussi de rentabiliser les investissements pendant la période écoulée entre l'encaissement de la prime et le paiement des indemnités.
- 12.15 Dès que le club P&I se sera assuré que l'état ainsi que les conditions de maintenance et d'exploitation du navire sont satisfaisantes, il sera aussi partant mais pour des raisons légèrement différentes. Il voudra assurer le navire en question ainsi que d'autres pour préserver et accroître la taille de son club. Plus un club compte de navires assurés, plus son capital augmente par le biais de son accès aux actifs de chacun de ses membres propriétaires de navires. Plus les risques seront répartis, mieux il pourra prévoir les coûts futurs pour ses membres. L'assureur (et les administrateurs de son club) voudront aussi naturellement être parties prenantes d'une activité en expansion plutôt que d'une activité sur le déclin ou stationnaire.

Informations obtenues auprès des assureurs précédents

- 12.16 Un assureur P&I ne sera pas averti par le club qui a assuré précédemment un navire ou une flotte, du fait que ledit navire ou ladite flotte a terni sa réputation. Il n'aura pas accès non plus aux résultats des inspections qui auraient été demandées par le club précédent. Il en sera de même mutatis mutandis, pour l'assureur sur corps. Cette situation soulève des questions qui ont été abordées aux chapitres 7 et 9.

Mesures incitatives pour que les directeurs n'admettent que des membres de qualité

- 12.17 Les administrateurs des clubs souhaiteront peut-être envisager d'inclure dans les clauses de rémunération des directeurs de leurs clubs, des incitations financières suffisantes pour les convaincre d'éviter les navires sous normes ainsi que des sanctions financières au cas où ils ne le feraient pas.

13. LA CORRÉLATION ENTRE QUALITÉ ET SINISTRES

- 13.1 La probabilité de voir des navires exploités par des exploitants sous normes être impliqués dans des accidents donnant lieu à des demandes d'indemnisation auprès d'assureurs sur corps ou de clubs P&I, devrait de toute évidence être plus forte que dans le cas de navires analogues correctement entretenus et exploités.
- 13.2 Mais malheureusement, il est vrai aussi que des navires correctement exploités et bien entretenus sont impliqués dans des accidents donnant lieu à des demandes d'indemnisation – parfois considérables.

Accidents survenant à des navires de qualité

- 13.3 Ces accidents peuvent être dus à de la pure malchance. En matière de navigation, ceux qui sont à terre oublient parfois à quel point la mer peut être un milieu hostile, violent et imprévisible. De temps à autre, elle l'emportera sur des navires modernes, bien entretenus et dotés d'équipages compétents. En outre, la plupart des gros sinistres sont dus à des erreurs humaines et à des fautes qui peuvent être commises même par du personnel bien formé qui gère des équipements satisfaisants. Même des machines bien entretenues peuvent avoir des défaillances. Ces erreurs alliées à la malchance peuvent occasionner des dommages à la coque ou aux machines du navire. Elles peuvent aussi mettre en cause la responsabilité civile.

Responsabilité sans faute

- 13.4 Même si d'importantes demandes d'indemnisation émanant de tiers peuvent être rejetées lorsqu'il est possible de démontrer qu'il n'y a pas eu négligence, on relève une tendance très marquée, en cas d'accident survenu aussi bien en mer que sur terre, à trouver un responsable. De plus, les différentes législations locales, nationales ou supranationales considèrent que de nombreuses responsabilités maritimes sont maintenant « sans faute ». C'est-à-dire que le réclamant n'a pas à prouver qu'il y a eu négligence de la part de la personne jugée responsable, qui est souvent le propriétaire du navire ou une personne dont il sera tenu responsable des actes ou omissions. Ces législations ne cherchent pas à établir la faute ou la responsabilité mais plutôt à identifier le garant d'une activité particulière et à orienter les victimes de cette activité vers l'assureur du garant.

Acteurs hors contrôle

- 13.5 Cette question est particulièrement importante dans les transports maritimes où la sécurité se trouve périodiquement entre les mains de personnes qui sont tenues de s'en occuper mais qui ne sont ni sélectionnées ni surveillées par le propriétaire du navire mis en danger. L'exemple classique est celui des pilotes. De par la nature même de leur fonction, ils peuvent causer des pertes importantes. Ils peuvent faire échouer le navire ou lui faire heurter un coûteux poste d'amarrage. De plus, s'agissant de la responsabilité civile vis-à-vis des tiers, le propriétaire du navire est habituellement tenu pour responsable des conséquences des erreurs commises par les pilotes. Une action récursoire menée à leur encontre par l'assureur sur corps ou l'assureur P&I n'aboutit généralement à rien. Les statistiques des clubs P&I montrent que les erreurs des pilotes

sont à l'origine d'un nombre aussi élevé de sinistres importants que les défaillances mécaniques. L'expérience des assureurs sur corps montre aussi que les erreurs des pilotes sont une cause majeure de sinistres de grande ampleur.

- 13.6 Du point de vue de l'assureur du propriétaire du navire, un sinistre déclaré au titre de sa police d'assurance est tout aussi coûteux, qu'il ait été occasionné par une erreur ou un mauvais fonctionnement, excusable et malencontreux ou qu'il soit la manifestation répréhensible d'une exploitation sous normes, en bas de l'échelle de qualité.
- 13.7 Cependant, étant donné que la chance est aveugle, il se peut aussi que pendant de nombreuses années l'assureur ne reçoive pas de demande exceptionnelle d'indemnisation au titre de la flotte d'un exploitant sous normes.

L'incidence des sinistres

- 13.8 Il se peut que les exploitants de navires sous normes occasionnent plus de sinistres petits ou moyens que les exploitants de meilleure qualité. Les opinions divergent sur le point de savoir si cela est vrai et si oui, dans quelle mesure. Il est pratiquement impossible d'établir des comparaisons factuelles lorsque, d'après les hypothèses, on ne parvient pas à identifier la composition des groupes à comparer. Même si cela était possible, nous sommes dans un secteur où il est difficile d'être certain que l'on compare des choses comparables : les navires à passagers sont à l'origine d'un nombre bien supérieur de demandes d'indemnisation que les navires-citernes mais cela ne nous apprend rien sur la qualité relative de ces navires ou de leurs exploitants et deux navires jumeaux exploités correctement peuvent avoir des statistiques de sinistres très différentes s'ils servent à des transports différents. Comme nous l'avons déjà évoqué, l'examen des circonstances des sinistres différents peut fournir des indices sur la qualité de l'exploitant concerné mais dans ce domaine complexe, il est peut être moins utile de généraliser des affirmations. Nous examinerons au paragraphe 14.2 ci-après combien il est difficile de fonder une telle affirmation sur l'étude des antécédents en matière de sinistres d'un exploitant après que l'on ait découvert qu'il s'agissait d'un exploitant sous normes.
- 13.9 Mais même si l'on suppose que, comme le porterait à croire le bon sens et l'expérience dans d'autres domaines, il existe un certain lien de corrélation entre la qualité de l'exploitant du navire et les demandes d'indemnisation petites et moyennes, ce lien s'atténue à mesure qu'augmente l'ampleur des demandes d'indemnisation. Lorsque nous examinons les demandes de plus de 2 millions de \$ US, les spécialistes du secteur de l'assurance maritime sont généralement d'accord pour dire que ces demandes proviennent dans l'ensemble d'exploitants de tous niveaux de qualité.
- 13.10 Cela ne signifie pas bien entendu que les grosses demandes d'indemnisation émanant des exploitants sous normes soient acceptables par ceux qui doivent les honorer ou finalement y participer. Les propriétaires de navires acceptent qu'ils doivent tous participer, par le biais des mécanismes de répartition de l'assurance sur corps et de l'assurance P&I, au règlement des demandes d'indemnisation provenant de sinistres impliquant des navires convenablement exploités. Mais ils contestent à juste titre d'avoir à le faire dans le cas de navires gérés par des exploitants sous normes car ils considèrent que les assureurs auraient dû s'abstenir de les assurer. Le lien est plus direct et plus évident dans le cas des clubs P&I mais le propriétaire de navire estime aussi que le montant de ses primes d'assurance sur corps pourrait être moins élevé si des demandes d'indemnisation évitables ne retombaient pas sur son assureur.

14. LES BONNES FLOTTES SUBVENTIONNENT-ELLES LES MAUVAISES ?

- 14.1 D'après les commentaires formulés ci-dessus à propos du lien assez ténu de corrélation entre la qualité de l'exploitant de navires et les demandes d'indemnisation au titre des assurances sur corps et de responsabilité civile, il est difficile de prouver que les meilleurs exploitants doivent payer leur assurance beaucoup plus chère à cause des demandes d'indemnisation émanant d'exploitants sous normes.

Recherche dans les statistiques des sinistres

- 14.2 Il pourrait être utile à cet égard, lorsque l'on découvre un exploitant sous normes, de se reporter à son bilan en matière de sinistres pour voir si au fil des ans, il a alourdi le taux de prime des autres. Mais cela risque de ne pas être très utile. S'il a évité de gros sinistres, l'évolution normale de sa tarification aura permis de faire face de manière satisfaisante à ses demandes d'indemnisation. Si l'on a découvert qu'il était sous normes à l'occasion de l'examen des circonstances d'un gros sinistre, sa demande d'indemnisation aura largement dépassé le montant des primes versées à son assureur. Il aura donc alourdi celles des autres assurés. Mais il en va de même dans le cas d'un propriétaire de navire correct à la suite d'un gros sinistre. Ce qui importe, ce ne sont pas les résultats d'un assuré sous normes ou même de plusieurs, comme ceux qui ont été découverts ces dernières années à l'occasion de leurs gros sinistres, mais les résultats des propriétaires de navires sous normes rangés dans cette catégorie. Etant donné qu'une grande partie des membres de cette catégorie restent inconnus, on ne peut pas faire de calculs valables, notamment parce que l'on peut supposer que la raison pour laquelle de nombreux membres de cette catégorie restent inconnus tient en partie au fait qu'ils passent inaperçus grâce à des bilans en matière de sinistres qui restent satisfaisants.

L'importance des plus gros sinistres

- 14.3 Deux facteurs interdépendants diminuent la probabilité de voir les propriétaires de navires de qualité supérieure subventionner largement les propriétaires de navires sous normes. Tout d'abord, comme indiqué ci-dessus, la corrélation entre la qualité et les sinistres semble atténuée avec l'accroissement de l'ampleur des sinistres. Ensuite, si l'on évalue le coût total des demandes d'indemnisation d'un club P&I, le coût total des plus grosses demandes est bien supérieur au coût total des plus petites demandes – en dépit du nombre beaucoup plus élevé de ces dernières. L'Analyse, réalisée en 1997 par le UK Club, des plus grosses demandes d'indemnisation (The UK Club's 1997 Analysis of Major Claims), qui porte sur les dix ans d'expérience d'un grand club diversifié, a montré que les demandes d'indemnisation supérieures à 100 000 \$ US représentaient moins de 2 % en nombre, mais presque 72 % en valeur de l'ensemble des demandes d'indemnisation. C'est pourquoi on admet généralement que les sinistres qui sont les plus pertinents pour répondre à la question de savoir si les bons subventionnent les mauvais émanent des deux catégories de manière plus ou moins aléatoire.

Coût relatif des clubs

- 14.4 Une approche différente de la question du « subventionnement » consisterait à comparer le coût des différents clubs P&I pour leurs membres. On reconnaît généralement que certains clubs se

montrent plus exigeants que d'autres en ce qui concerne la qualité des propriétaires de navires qu'ils acceptent. Il pourrait donc être utile de déterminer s'ils sont de ce fait en mesure de facturer des primes moins élevées à leurs membres.

- 14.5 On peut certes diviser le revenu total d'un club par le tonnage assuré et obtenir ainsi sa moyenne par tonne.
- 14.6 Mais il est très difficile, voire impossible, de tirer des conclusions valables en comparant ce taux moyen avec le taux moyen d'un club moins exigeant en raison de variances qui n'ont rien à voir avec la qualité.
- 14.7 Cela est dû en partie à l'effet inévitable des différences constatées entre les types de navires assurés par les divers clubs et entre les politiques mises en œuvre par les clubs sur les questions ne concernant pas la qualité. Un club qui assure une forte proportion de navires-citernes paraîtra bon marché parce que les tarifs au tonnage pratiqués pour ces navires sont relativement peu élevés alors qu'un club qui assure un grand nombre de navires à passagers paraîtra coûteux. En fait, le tarif appliqué pour le navire-citerne moyen ou pour le navire à passagers moyen peut être identique dans les deux clubs. Les routes maritimes empruntées peuvent aussi fausser les chiffres. Un grand nombre de navires qui assurent des transports vers les États-Unis feront inévitablement augmenter le prix moyen par tonne d'un club. Différentes modalités de garantie peuvent aussi fausser les chiffres. Un club qui assure habituellement la couverture intégrale du risque de collision paraîtra plus cher que s'il propose habituellement qu'une couverture du quart. Inversement, un club dont les membres optent généralement pour les franchises plus élevées, paraîtra moins cher. Enfin, un club qui constitue des réserves exceptionnellement prudentes pour les sinistres à venir semblera, de ce fait et pendant toute la période durant laquelle il procédera ainsi, plus cher qu'il ne l'est réellement.
- 14.8 Le caractère incertain des résultats de cette recherche d'un éventuel subventionnement des mauvais exploitants par les bons est étayé par l'expérience de propriétaires de navires qui ont décidé d'assurer leur flotte pour moitié auprès de deux clubs, et a été confirmé par les courtiers qui les conseillent. Ils constatent que les écarts de coût entre les navires qu'ils ont assurés auprès d'un club et les navires assurés auprès de l'autre sont dus presque entièrement aux différences observées au niveau des bilans en matière de sinistres de leurs propres navires dans ces deux groupes. Les écarts observés au sujet du coût général des deux clubs sont relativement insignifiants. On pourrait ajouter que s'il n'en était pas ainsi, on assisterait à chaque renouvellement annuel, à des transferts plus nets de flottes d'un niveau acceptable vers les clubs dont les coûts généraux sont moins élevés ; or, ces transferts annuels ne représentent au total que quelques points de pourcentage et ne font ressortir aucune tendance claire de ce genre.
- 14.9 Cette situation laisse à penser que les différences de coûts entre les clubs les plus exigeants et les moins exigeants ne sont pas très significatives. Cela ne corrobore donc pas l'hypothèse selon laquelle les coûts d'assurance des exploitants sous normes seraient subventionnés par les autres propriétaires de navires.

15. CALCUL DE LA PRIME

- 15.1 Lorsque l'assureur fixe une prime, nous savons qu'il a obtenu suffisamment de renseignements sur l'acceptabilité en termes de qualité, du navire ou de la flotte (voir le chapitre 12 ci-dessus).
- 15.2 Si le navire ou la flotte ne répond pas aux critères permettant de déterminer ce niveau de qualité jugé acceptable, il est peu probable qu'un club P&I ou un assureur sur corps puisse être convaincu de changer d'avis en acceptant de lui appliquer une majoration de prime. Les assureurs insistent sur la séparation stricte des deux étapes distinctes à savoir (a) la sélection du risque et (b) la tarification du risque acceptable. Si le navire ou son exploitant sont reconnus comme étant sous normes, l'assureur considérera qu'aucune prime, même élevée, ne rendra le risque acceptable.

Différents niveaux de qualité acceptable

- 15.3 Par ailleurs, il ne s'ensuit pas que tous les navires et exploitants de qualité acceptable sont de qualité égale. Certains seront manifestement de bonne qualité. Mais juste au-dessus du seuil de qualité du club ou de l'assureur sur corps, on trouvera les navires et les exploitants qui sont d'un blanc virant sur le gris.
- 15.4 Il ne s'ensuit pas non plus qu'un assureur sur corps sera forcément plus heureux de garantir les flottes reconnues comme étant les meilleures du marché en termes de qualité. La concurrence peut amener les assureurs à baisser leurs tarifs à des niveaux qui ne leur offrent aucune perspective de bénéfice. En particulier, si ces flottes comptent des navires neufs de très grande valeur, le rapport risque/bénéfice peut être peu attrayant. Il vaut peut-être mieux viser un peu plus bas où la qualité reste acceptable mais où les tarifs sont plus élevés et la valeur des navires moins préoccupante. En effet, une répartition raisonnable des risques sur des navires plus anciens gérés par des exploitants moins recherchés peut offrir de meilleures perspectives de bénéfices. Comme nous l'avons fait observer au paragraphe 5.22 ci-dessus, l'assureur sur corps prendra un risque sur chacun de ces navires uniquement pour un pourcentage d'une valeur dégressive. De plus il peut recourir à des formules qui lui permettent de diminuer même ce risque, notamment des dispositions qui éliminent les demandes d'indemnisation pour les avaries de machines qui posent de plus en plus de problème avec l'âge et une réassurance spéciale pour amortir les risques de demandes d'indemnisation pour perte totale. Un portefeuille de navires de ce genre, soigneusement triés sur le volet, peut présenter un certain intérêt pour l'assureur sur corps (même s'il paraît beaucoup moins attrayant à un assureur en responsabilité, pour les raisons déjà exposées).

La prime de départ

- 15.5 L'assureur d'un club P&I membre de l'International Group des clubs P&I peut être obligé, lorsqu'il accepte une flotte ou un navire en provenance d'un autre club du Groupe, d'appliquer pour la première année la prime (hors frais administratifs) qui avait été considérée appropriée par cet autre club (sauf si son montant est jugé exagéré par une commission d'appel).

- 15.6 Cette pratique est conforme à l'Accord de l'International Group qui est conçu pour étayer la mise en commun (pooling) des demandes d'indemnisation du Groupe et l'achat collectif de réassurance en modérant la concurrence au niveau des primes entre les clubs du Groupe, et à l'aval de la Direction de la concurrence de l'UE. L'Accord oblige aussi les clubs, lorsqu'ils fixent les primes applicables aux navires-citernes, à prévoir des provisions suffisantes pour tous les éléments de coût. Cette disposition ne s'applique pas si le club qui accepte la demande assure déjà des navires de la flotte concernée.
- 15.7 Mais si l'assureur du club est alors libre de fixer sa propre prime, il tiendra compte d'un certain nombre d'éléments et, notamment le type, la nature des marchandises, l'âge et le pavillon du navire ou des navires de la flotte. En se fondant sur son expérience des flottes aux caractéristiques identiques qu'il assure, il fixera une prime type qu'il ajustera ensuite à la hausse ou à la baisse pour prendre en considération le bilan en matière de sinistres du navire ou de la flotte.
- 15.8 Cette pratique appelle deux observations. Premièrement, un facteur comme celui de la nationalité de l'équipage du navire peut augurer d'une bonne qualité mais peut en fait aboutir à une majoration de la prime si, d'après l'expérience de l'assureur, les rémunérations élevées de l'équipage du pays concerné entraîneraient des demandes élevées d'indemnisation de l'équipage. Deuxièmement, tout au moins tant qu'il ne pourra prendre en compte dans ses critères aucune des statistiques de sinistres sur le navire ou la flotte en question, l'assureur, en se fondant, pour une large part sur son expérience des navires aux caractéristiques comparables, fixera sa prime par extrapolation à partir d'un tarif essentiellement « moyen ». Une nouvelle flotte toute neuve sans antécédents de sinistres se verrait appliquer une prime moyenne majorée seulement d'un supplément intégré par l'assureur parce qu'il ne connaît pas l'assuré.

L'importance ultérieure des statistiques de sinistres

- 15.9 La prime que la flotte devra acquitter les années suivantes dépendra pour une très grande part, du nombre de demandes d'indemnisation qu'elle aura présentées à l'assureur. On sait qu'au bout d'un certain temps, dans les clubs P&I, la plupart des navires et des flottes « fixent leur propre prime » car la prime initiale fixée par l'assureur du club est revue, chaque année, à la hausse ou à la baisse en fonction du nombre des sinistres escomptés pour les navires ou les flottes de ce genre.
- 15.10 En raison du lien de corrélation souvent faible observé entre la qualité d'un exploitant et la fréquence des sinistres en responsabilité (voir chapitre 13 ci-dessus), un navire géré par un exploitant de grande qualité établi de longue date, ne bénéficiera peut-être pas d'une prime très différente de celle d'un navire identique médiocrement géré. Cette constatation n'apporte pas grand chose à notre enquête sur les moyens d'encourager les exploitants de meilleure qualité. Mais il est difficile de reprocher aux assureurs des clubs de considérer que les antécédents en matière de sinistres d'un assuré, même si on admet qu'il s'agit d'un indicateur imparfait du risque futur, constituent le meilleur indicateur de tous ceux dont ils disposent. Comme on peut le comprendre, ils sont peu désireux d'abandonner un point d'ancrage aussi sûr.
- 15.11 Les assureurs des clubs ne sont pas persuadés qu'ils disposent ou qu'ils pourraient obtenir suffisamment d'informations sur les normes de qualité relatives de chaque propriétaire de navires membre des clubs pour établir une échelle précise de ces normes relatives et l'utiliser comme base d'une tarification différentielle. En outre, un classement de ce genre des propriétaires de navires membres aurait pu être considéré comme étant contraire au caractère collectif d'un club mutualiste. Il pourrait aussi inciter les directeurs des clubs à consulter fréquemment le conseil du

club sur des questions en partie subjectives. Les directeurs des clubs n'ont pas non plus pensé que le résultat, purement en termes de prévision de la probabilité relative des demandes d'indemnisation sur les fonds du club, serait une amélioration. Cela nous ramène au lien de corrélation souvent ténu entre la qualité et les sinistres qui a déjà été mentionné. Nous examinerons la possibilité d'approfondir cette question aux paragraphes 15.20 à 15.24 ci-après.

Progressivité des ajustements

- 15.12 En raison de la réticence des assureurs P&I à répercuter les différences perçues au niveau de la qualité de l'exploitation sous forme de majoration ou de baisse de la prime fixée sur la base des antécédents du propriétaire de navire en matière de sinistres, les primes P&I tendent à être « plus uniformes » que l'on pourrait s'y attendre. Il existe certes des écarts entre les primes facturés pour des navires identiques qui assurent les mêmes transports et ils sont parfois très marqués. Mais ils dépendent presque entièrement d'antécédents différents en matière de sinistres et très peu d'autres facteurs.
- 15.13 De plus, lorsqu'un très gros sinistre survient, ses effets sur la prime de l'exploitant seront souvent moins marqués que ce que l'on pourrait supposer.
- 15.14 Cela tient en partie au fait que les assureurs P&I sont formés à (et sont chargés de) procéder par étapes en ce qui concerne la fixation du juste tarif pour une flotte donnée. Ils sont encouragés à considérer les propriétaires de navires membres comme des assurés à long terme et à modifier modérément leurs tarifs sur plusieurs années au lieu de procéder à de brusques ajustements lors des renouvellements annuels. L'objectif est de modifier le tarif pour réagir à l'évolution à la hausse ou à la baisse du bilan sinistres mais de manière progressive, en lissant les pics et les creux.
- 15.15 Une raison d'ordre plus technique tient au fait que les clubs P&I, comme les assureurs sur corps à cet égard, ne tiennent pleinement compte dans les statistiques sinistres d'un propriétaire de navire, lors d'une demande d'indemnisation importante, que de la partie inférieure au seuil à partir duquel le sinistre sort de l'ordinaire pour entrer dans la catégorie des sinistres exceptionnels. Ce seuil varie d'un club à l'autre mais il est généralement de l'ordre de 2 millions de \$ US. L'élément qui conduit les clubs à raisonner ainsi en fonction de ce seuil ou « abattement » s'explique par l'expérience des clubs selon laquelle l'incidence des plus gros sinistres est généralement aléatoire, contrairement à ce qui se passe pour le flux des demandes ordinaires d'indemnisation qui peut refléter sans doute plus fidèlement le risque qu'un propriétaire de navire donne à son club. (Bien entendu, si un propriétaire de navire présente à son club une série de grosses demandes d'indemnisation, la justification de « l'abattement » disparaîtra et le club tiendra compte des demandes dans leur intégralité).
- 15.16 Etant donné qu'une partie d'une demande d'indemnisation supérieure à (en règle générale) 2 millions de \$ US n'entre pas en ligne de compte dans les statistiques sinistres des différents propriétaires de navires, les primes facturées à tous les propriétaires de navires doivent tenir suffisamment compte des éléments suivants : (a) le montant des demandes d'indemnisation soumises au pool du club, comprises entre 2 millions de \$ US et le seuil de déclenchement du pool du Groupe, actuellement fixé à 5 millions de \$ US, (b) le coût de la contribution de ce club au pool et (c) le coût du programme collectif de réassurance. Le montant correspondant à cette provision varie d'un club à l'autre puisque les clubs qui ont soumis moins de demandes au pool que ne le justifierait leur taille, paient moins et vice versa. Il varie aussi en fonction du type de navire parce que les pétroliers qui transportent des produits noirs et les navires à passagers paient plus par tonne pour la réassurance collective que les pétroliers qui transportent des produits

blancs et tous paient plus par tonne que les navires qui transportent des marchandises solides. Le montant de la prime après déduction est jugé suffisant pour faire face aux demandes d'indemnisation attendues du propriétaire de navire en question pour l'année à venir. Pour un navire qui transporte des produits noirs, il peut ne représenter que 30 % de son tarif mais pour la plupart des transporteurs de marchandises solides, il sera vraisemblablement plus proche de 60 %.

Conséquence d'une baisse de qualité

- 15.17 Les assureurs P&I sont informés par leurs collègues du service prévention des sinistres et inspection des navires si un navire obtient de mauvais résultats lors d'une inspection de contrôle menée par un club ou l'Etat du port. De même, leurs collègues qui gèrent les sinistres leur font savoir si l'enquête sur les circonstances du sinistre a révélé des informations inquiétantes. Mais ce genre d'information ne risque guère d'aboutir à une augmentation de prime. Par contre, le propriétaire de navires sera suivi plus attentivement et s'il est jugé sous normes, il sera expulsé à ce moment là ou lors du prochain renouvellement. Dès qu'un navire ou une flotte sont connus pour être sous normes, aucune majoration ne permet de compenser cet état de choses.
- 15.18 Ainsi, la courbe générale d'évolution des primes tend à être plutôt plate par rapport à la prime de base plutôt que fortement inclinée. Si le navire ou la flotte peuvent se maintenir au dessus du seuil d'exclusion totale, sa prime ne risque guère d'être fondamentalement différente de celle des navires ou des flottes gérés par des exploitants de bien meilleure qualité.
- 15.19 Les assureurs sur corps accordent aussi beaucoup d'importance aux statistiques de sinistres mais les primes qu'ils facturent pour des navires et des flottes comparables varient plus brutalement que ce n'est généralement le cas pour ceux des clubs P&I. Alors qu'au lendemain d'un grave sinistre, un assureur P&I cherchera à augmenter le tarif du propriétaire de navire lors du renouvellement suivant, dans une proportion suffisante pour permettre au club de « récupérer » la perte (« réduite » au-delà disons de 2 millions de \$ US le cas échéant) sur disons, huit ans, l'assureur sur corps cherchera à « récupérer » (sous réserve toutefois aussi d'une certaine « réduction » du montant d'un très gros sinistre) sur une période beaucoup plus courte, de deux ou trois ans peut-être. Mais là encore, des indices sur la qualité qui n'iraient pas jusqu'à déclencher une décision de non-renouvellement de la garantie ne devraient pas déboucher sur une majoration des primes au-delà de ce qu'exige le montant du sinistre (quoique si l'assureur se rend compte qu'une certaine catégorie de navires présente plus de risques qu'il ne l'avait pensé auparavant, il pourrait être conduit à majorer la prime demandée pour tous les navires de cette catégorie). Là encore, il peut y avoir une certaine marge de manœuvre.

Fixation de la prime en fonction d'autres indicateurs de qualité et de risque

- 15.20 Les assureurs peuvent aussi vouloir examiner selon quels moyens ils pourraient, pour déterminer les primes applicables aux navires et aux flottes, lors du premier contrat mais surtout au moment des renouvellements ultérieurs, s'appuyer moins sur les statistiques sinistres et davantage sur (d'autres) indicateurs de qualité et de risque.
- 15.21 Dans son rapport intitulé « Safer Ships, Cleaner Seas », Lord Donaldson fait observer au paragraphe 18.11 que c'est souvent par pure chance qu'une « collision évitée de justesse » ne devient pas une « collision » et il poursuit ainsi : « Le bilan des sinistres d'un navire ou d'un propriétaire n'est donc que l'un des facteurs à prendre en compte dans l'évaluation du risque. Nous nous réjouissons du fait que les assureurs sur corps s'intéressent maintenant de plus près et plus directement à la qualité de la structure et de l'exploitation des navires qu'ils assurent. Nous

estimons qu'il est dans l'intérêt des assureurs et de ceux qui veulent éliminer la navigation sous normes de lier plus étroitement le montant des primes à la qualité et au risque réel.

- 15.22 Les chances de progresser dans cette voie sont actuellement meilleures que lorsque Lord Donaldson écrivait ces mots. En effet, certains clubs sont déjà en train d'élaborer des formulaires qui accordent plus d'importance à ces indicateurs de qualité et de risque qu'aux antécédents en matière de sinistres. Cette tendance reflète en partie la disponibilité de plus en plus grande d'informations pertinentes et les possibilités offertes par l'électronique moderne pour les filtrer et en tirer les conclusions utiles. Nous avons signalé ci-dessus que les systèmes de contrôle de sécurité via internet qui sont en cours de développement permettront de définir des échelles de qualité à partir de ces informations. Ces échelles pourraient finalement servir à la fixation de tarifs adaptés aux différences de qualité des exploitants de navires ainsi qu'à répondre à un objectif plus immédiat qui est celui de la sélection des risques en vue de décider s'il faut assurer ou non.
- 15.23 La principale difficulté à laquelle se heurtera la généralisation de cette procédure parmi les clubs sera de convaincre les propriétaires de navires d'accepter de prendre en compte un éventail plus large de critères pour fixer leurs tarifs. De même lorsqu'ils interviendront en tant qu'administrateurs de leurs clubs, ils devront appuyer, dans les discussions formelles ou informelles avec les membres mécontents, les décisions prises par leurs directeurs en matière de tarification qui s'appuieront sur des éléments autres que les antécédents sinistres individuels.
- 15.24 Ce changement d'orientation devrait se traduire entre autres par une sélection plus sévère et de ce fait, par des écarts marqués de tarifs facturés à des exploitants de qualité différente même s'ils utilisent des navires du même type pour des activités identiques. Du point de vue du présent rapport, c'est un résultat qui est également souhaitable bien que, pour les raisons qui suivent, il est très improbable qu'il s'agisse d'un facteur suffisamment dissuasif dans le cas de l'exploitant sous normes.

L'effet de l'augmentation des tarifs

- 15.25 Même si les assureurs P&I et les assureurs sur corps devenaient plus disposés à majorer leurs tarifs en fonction d'indices de qualité, il est peu probable que cela aurait un impact significatif sur les exploitants sous normes. Si ces assureurs découvrent qu'un exploitant est sous normes, ni les uns ni les autres ne lui proposeront de reconduire son contrat à l'échéance. Si l'exploitant se maintient juste au-dessus du seuil d'expulsion, la pénalité qui pourrait lui être imposée sous forme de majoration de tarif restera probablement insuffisante pour l'obliger soit à améliorer son niveau de qualité soit à cesser son activité.
- 15.26 L'ensemble des coûts d'assurance sur corps et d'assurance P&I pourrait s'élever, pour un navire de charge type de 10 000 tpl, à 8 % de ses coûts journaliers d'exploitation et à 9,5 % pour un pétrolier de 40 000 tpl transportant des produits blancs. Dans chaque cas, le total serait réparti à peu près équitablement entre l'assurance sur corps et l'assurance P&I. Si l'on considère tous les types de navires, la moyenne est d'environ 10 %. Mais même si ces coûts devaient doubler, en raison des réactions des assureurs confrontés à des indices de qualité défavorables, seuls les calculs financiers de l'exploitant le plus marginal s'en ressentiraient fortement. Une majoration des taux d'intérêt sur le coût de ses emprunts aura vraisemblablement des conséquences plus graves sur ses coûts d'exploitation quotidiens qu'un réajustement de ses coûts d'assurance.

16. AUGMENTATION DE L'EXPOSITION AU SEIN DU GROUPE

- 16.1 Bien qu'un bon nombre de clubs ont déjà bien progressé en se montrant plus exigeants au niveau de la sélection du risque, ils pourraient être encouragés dans ce sens si les clubs et leurs assureurs se trouvaient davantage exposés à des demandes d'indemnisation plus importantes présentées par les exploitants des navires et des flottes qu'ils acceptent d'assurer.
- 16.2 Il est admis, pour des raisons que nous avons déjà longuement examinées, que de nombreuses demandes d'indemnisation très élevées continueront à émaner d'exploitants de navires de qualité. Mais une sélection plus sévère permettrait de diminuer la fréquence des grosses demandes d'indemnisation émanant d'exploitants sous normes qui sont considérées comme inacceptables et évitables par la plupart des membres des clubs. La situation actuelle qui permet de mettre en commun les demandes d'indemnisation au-delà de 5 millions de \$ US et, à un grand nombre de clubs, de réassurer même leur exposition à ce niveau de risque modeste réduit de manière inacceptable la pénalité pour un club qui fait preuve d'un manque de discernement en matière de sélection du risque. Comme nous l'avons expliqué précédemment, il existe des mécanismes destinés à pénaliser les clubs qui apportent au pool plus que leur part équitable de demandes d'indemnisation mais ces mécanismes fonctionnent à terme échu et uniquement de manière progressive.

Augmenter le montant pour lequel le Groupe est solidairement responsable

- 16.3 Le moyen le plus simple d'améliorer cette situation consisterait à subordonner la mise en commun (pooling) des sinistres à la non-réassurance de cette franchise de 5 millions de \$ US. Il ne serait guère raisonnable d'instaurer cette règle en une seule étape mais cela pourrait se faire progressivement, disons sur trois ou quatre ans.
- 16.4 Une autre possibilité consisterait à relever la franchise pour la porter disons de 5 à 10 millions de \$ US mais en autorisant la réassurance. La franchise s'élève à 5 millions de \$ US depuis 1995. Là aussi, le changement pourrait être étalé sur trois ans par exemple. Les clubs pourraient continuer à réassurer cette plus grosse franchise mais dans la mesure où ils choisiraient de procéder ainsi, leurs coûts augmenteraient, surtout si les résultats étaient défavorables pour les réassureurs.
- 16.5 Evidemment, il serait possible de combiner ces deux méthodes. La franchise pourrait être augmentée plus progressivement tandis que la garantie de non réassurance s'appliquerait à un montant moins élevé qui augmenterait parallèlement. Après disons quatre ans, il pourrait y avoir une obligation de ne pas réassurer par exemple les 4 premiers millions d'une franchise de 8 millions de \$ US.

Cibler la demande d'indemnisation du pool

- 16.6 Une méthode différente qui, là encore, pourrait être utilisée indépendamment ou associée à d'autres, notamment à celles que nous venons de mentionner, consisterait à cibler le mauvais dossier de demande d'indemnisation. S'il était possible de démontrer qu'une demande d'indemnisation soumise au pool du Groupe émanait d'un navire sous normes, les clubs ne

seraient alors pas obligés d’y contribuer – soit pas du tout, soit ce qui serait plus acceptable, à hauteur de deux fois la franchise actuelle du pool. Cette possibilité a été examinée dans une autre rubrique du chapitre 8 et elle a ses inconvénients. Ce problème évident découle de l’élément subjectif qui intervient lorsqu’il s’agit de décider si un certain navire est sous normes. Si la sanction est suffisamment grave pour influencer sur le comportement du club, alors le club dont la demande d’indemnisation présentée au pool est contestée va se défendre avec vigueur. Le problème risque d’aboutir à un litige, ce qui serait préjudiciable pour la cohésion du Groupe.

Effets possibles des modifications

- 16.7 Une objection que soulèveront les adversaires des modifications proposées ci-dessus est qu’ils pourraient obliger les petits clubs à fusionner, soit avec d’autres petits clubs, soit avec de plus grands. Cela pourrait être le cas. S’il en était ainsi ce serait dommage de voir disparaître quelques noms réputés. Mais il faut dire qu’avec 13 clubs dans le Groupe, il y a encore de la marge malgré le rachat récent de quatre clubs du Groupe par d’autres, pour d’autres fusions sans porter atteinte à la liberté de choix des propriétaires de navires.
- 16.8 On peut faire valoir qu’en l’absence du contexte solidaire du Groupe, le nombre actuel de clubs aurait déjà énormément diminué. Du point de vue de ceux qui s’emploient à améliorer le niveau de qualité des navires et des flottes, une diminution du nombre de clubs permettrait une meilleure coordination des mesures à prendre. Même dans le cas extrême où le nombre de clubs serait réduit de moitié, le club moyen ne serait pas trop gros car le tonnage assuré par lui ne dépasserait pas 75 millions de tonnes.

Franchises plus élevées pour les membres

- 16.9 Nous avons traité dans la présente section du rapport du recours aux franchises pour encourager les clubs à se montrer plus sévères au niveau de sélection des risques. Certains clubs ont l’intention de se pencher sur la question de savoir si des franchises plus élevées pourraient avoir un effet bénéfique sur leurs membres propriétaires de navires. Il est notamment proposé que le propriétaire de navire prenne à sa charge 10 % par exemple de chaque demande d’indemnisation jusqu’à concurrence d’un plafond fixe. Il est incontestable que des franchises et des quotes-parts de ce genre sont utiles pour rappeler l’attention du propriétaire de navires et de son personnel sur la nécessité d’éviter les pertes. Un grand nombre de propriétaires de navires se montrent très favorables à ce genre d’incitation accompagné d’une réduction de prime – et de l’ensemble des dépenses d’assurance en responsabilité - qui devrait en découler. Mais pour que l’imposition de franchises ou la prise en charge de quotes-parts soient efficaces dans la campagne contre les exploitants sous normes, il faudrait qu’elles soient excessivement importantes et « garanties » en outre de ne pas être « assurées ». Cela pourrait être injuste pour les bons propriétaires de navires de qualité qui possèdent une petite flotte et des moyens relativement limités sans toutefois dissuader l’exploitant réellement sous normes, qui risque de ne guère se soucier de savoir comment il financera les demandes d’indemnisation qu’il espère éviter – jusqu’au moment évidemment où il sera trop tard. Aussi, bien que cette possibilité justifie une étude approfondie, on découvrira peut-être que ces armes sont assez peu précises et n’ont qu’un effet limité pour atteindre cet objectif particulier.

17. QUALITÉ DES EXPLOITANTS DÉJÀ ASSURÉS

- 17.1 Il existe chez les assureurs sur corps, dans les différents clubs et au sein des comités de l'International Group, une volonté d'améliorer la surveillance des normes de qualité des flottes qui sont déjà assurées par leurs soins. On enregistre des progrès et le présent rapport fait le point sur une situation qui est en train d'évoluer à cet égard.
- 17.2 Il reste cependant de la marge pour que les meilleures pratiques deviennent universelles.

Surveillance des assurés

- 17.3 Dans le cadre des efforts déployés en vue d'harmoniser les pratiques en matière d'inspections, le Groupe devrait insister pour que tous ses clubs inspectent, à des intervalles raisonnables, les navires assurés par leurs soins, intervalles qui seraient raccourcis à partir du quinzième anniversaire d'un navire. Il serait sage que ces inspections viennent s'intercaler entre deux inspections spéciales périodiques des sociétés de classification au lieu d'être menées en parallèle.

Audits de gestion

- 17.4 Les audits de gestion auxquels procèdent déjà plusieurs clubs et qui sont présentés dans « West of England's Class 1 », deuxième partie, Règle 20 C devraient figurer aussi désormais dans le programme d'inspection de tous les clubs.
- 17.5 Cette règle stipule notamment que : « Les managers des clubs peuvent, comme condition d'acceptation, de reconduction ou de renouvellement de l'adhésion à l'Association ... imposer au membre potentiel ou, selon le cas, au membre, de se soumettre à une évaluation de la sécurité ou autre, réalisée par les managers (ou toute autre personne désignée par eux) des systèmes de gestion et/ou des méthodes d'exploitation utilisées par le membre potentiel ou le membre, à terre ou à bord du navire qu'il se propose de faire assurer, ou selon le cas, du navire assuré ».
- 17.6 La règle autorise les managers du club, au vu des résultats de l'évaluation, à résilier l'adhésion, modifier les conditions de l'adhésion ou imposer des conditions particulières, notamment l'interruption de la garantie jusqu'au moment où le membre se sera conformé aux recommandations formulées.
- 17.7 Ce concept d'audit de gestion, de même que l'obligation spécifique, prescrite par un autre club, selon laquelle ses membres doivent respecter certaines « normes minimales d'exploitation » sont antérieurs au Code ISM. Il faut saluer ceux qui ont pris l'initiative de ces changements. Cependant, même si ce Code est maintenant tout à fait en vigueur, ces dispositions conservent leur pertinence. D'autres clubs devraient se demander s'il ne serait pas utile de les adopter eux aussi en partie.

Préavis de résiliation

- 17.8 Dans le cas de certains clubs P&I, la décision d'avertir à l'avance un membre que son adhésion ne sera pas reconduite, incombe au conseil d'administration plutôt qu'aux managers du club

même si les administrateurs sont généralement incités à prendre cette décision au vu des informations qui leur sont présentées par les managers du club. Dans d'autres clubs, ce sont les directeurs qui prennent la décision.

- 17.9 Généralement, ce genre de recommandation est formulé à l'issue d'une enquête sur les circonstances d'un sinistre ayant montré que le niveau de qualité du membre en question déclinait. Elle peut aussi intervenir à la suite d'une ou plusieurs inspections du navire et/ou contrôle des conditions d'exploitation ou bien encore d'inspections par les autorités chargées des contrôles par l'Etat du port. Comme le stipule le manuel de procédure inclus dans la documentation d'un club sur le contrôle de qualité, le club considérera que ces manquements révèlent un « manque d'intérêt pour la qualité ». On signalera d'autres éléments révélateurs de ce manque d'intérêt, en particulier la détérioration de la situation financière et des signes plus subjectifs comme la « dégradation de la réputation ».
- 17.10 Ces rapports peuvent provenir de différents bureaux de la direction du club mais conformément aux procédures établies, ils seront adressés à la personne ou au groupe responsable de la qualité des adhérents du club.

Le responsable de la qualité des membres

- 17.11 Le statut et l'autorité dont jouit le responsable de la qualité des membres au sein de la direction varient d'un club à l'autre. Dans certains clubs, il s'agira du souscripteur principal. Dans d'autres, ce rôle sera confié à l'un des hauts responsables. Cela contribue incontestablement à faire de la qualité un objectif prioritaire. Certains clubs comptent une équipe chargée de vérifier la qualité des membres. Cette équipe est généralement composée des responsables de la souscription, du contrôle du crédit, de l'inspection des navires et du traitement des demandes d'indemnisation. Le président de cette équipe présente au conseil d'administration du club les motifs invoqués par son équipe qui conduiront le conseil à prendre la décision de ne pas renouveler l'adhésion de certains membres. Si les clubs doivent devenir plus exigeants et refuser d'assurer d'autres flottes, le souscripteur principal sera inévitablement soumis à des pressions considérables. Il appréciera peut-être de ce fait de recevoir le soutien d'un collègue chevronné ou d'une équipe spécialement chargée de la qualité des membres.

Restrictions aux transferts entre les clubs

- 17.12 Il faudrait prendre des mesures pour que les navires ou les flottes qui se sont vus refuser le renouvellement de leur adhésion par un club du Groupe pour des raisons de qualité, aient plus de difficultés à se tourner vers un autre club du Groupe.
- 17.13 Il serait utile à cet égard d'améliorer la transparence des contrôles et des inspections : voir chapitre 7.
- 17.14 Mais il faudrait demander, en outre, aux administrations nationales et régionales et à leurs autorités chargées de la concurrence si elles soutiendront et approuveront respectivement l'instauration de dispositions plus strictes à cet effet. Certaines possibilités ont été examinées au chapitre 9 ci-dessus.

18. PERTE DE L'ASSURANCE

- 18.1 L'exploitant sous normes peut se voir supprimer sa garantie et même si celle-ci est maintenue, l'assureur peut refuser d'honorer une demande d'indemnisation donnée si elle résulte d'un grave manquement de l'exploitant en question.

La décision de ne pas maintenir la garantie

- 18.2 L'assureur qui est convaincu qu'un assuré ne respecte pas les normes peut refuser de reconduire la garantie et c'est ce qu'il fait généralement.
- 18.3 Les polices d'assurance sur corps ont généralement une validité d'un an même s'il est parfois possible de souscrire des polices valables plusieurs années. Les polices des clubs P&I ont une durée d'une année mais elles sont habituellement reconduites automatiquement à condition que ni le club, ni le membre ne donnent leur préavis avant la fin de l'année. Mais l'assureur n'est en aucun cas obligé de reconduire la police à l'expiration de la période fixe et bien souvent, le préavis de résiliation peut être donné à tout moment.
- 18.4 Un grand club peut résilier ainsi les polices de deux à trois flottes chaque année. Nous avons déjà signalé avec quelle facilité l'assuré résilié peut trouver un autre assureur sur corps ou un autre club.
- 18.5 Il arrive aussi que l'assurance soit suspendue ou résiliée durant la période de validité du contrat d'assurance, en application des clauses de la police.

Perte automatique de la garantie

- 18.6 L'assuré peut ainsi voir sa garantie résiliée parce qu'il n'a pas payé à son assureur ou à son club le montant de la prime convenue, à la date d'échéance.
- 18.7 Les clauses de Londres 2003 de l'assurance sur corps stipulent que la garantie prendra fin (immédiatement ou si le navire est en mer, à l'arrivée au port suivant) si le niveau de classification n'est pas maintenu ou en cas de non respect, en temps voulu, des normes prescrites par la société de classification relatives à l'état de navigabilité ou à la présentation de la documentation ISM en cours de validité. La garantie prendra fin également (immédiatement, ou si le navire est en mer et transporte un chargement, à l'arrivée dans le dernier port de déchargement), après tout changement de propriétaire, de direction ou de pavillon, en cas d'affrètement coque nue, de réquisition ou de départ sans accord préalable et de voyage vers le chantier de démolition. Les assureurs sur corps n'auront pas à prendre en charge les sinistres qui surviendraient lorsque le navire se trouve hors des zones définies dans la police.

Suspension automatique de la garantie

- 18.8 La garantie d'un club P&I sera suspendue (sous réserve du pouvoir d'appréciation dont disposent les administrateurs du club pour prendre une autre décision) si le niveau de classification n'est pas maintenu ou si l'assuré/le membre manque aux obligations réglementaires de la société de

classification ou de l'Etat du pavillon ou à celles prescrites par le code ISM (ou à partir de juillet 2004, le code ISPS). La garantie est aussi automatiquement suspendue si le navire change de gérant.

Perte de garantie suite à une demande d'indemnisation

- 18.9 La garantie peut être supprimée à la suite à d'un sinistre en application des dispositions d'une police d'assurance sur corps ou du règlement d'un club P&I.
- 18.10 Il en est ainsi lorsque au titre d'une police régie par la loi anglaise de 1906 sur l'Assurance maritime (qui a codifié la jurisprudence antérieure), le sinistre est dû au fait que le navire était en mer alors qu'il n'était pas en état de navigabilité et que l'assuré le savait (ou aurait dû le savoir s'il n'avait pas voulu l'ignorer). Il en sera de même lorsque le sinistre résulte d'une « faute intentionnelle » de l'assuré. D'autres législations nationales contiennent des dispositions analogues qui s'appliquent à toutes les polices d'assurance sur corps et des clubs P&I. Les clauses de Londres 2003 de l'assurance sur corps suppriment la garantie pour les sinistres imputables au non-respect des obligations imposées par l'Etat du pavillon et de celles imposées par les sociétés de classification en matière d'établissement de rapports (class reporting requirements).

Warranties

- 18.11 Il y a peut-être lieu de faire observer que les polices d'assurance sur corps de Londres comportaient traditionnellement des « warranties ». Il s'agissait en effet de promesses faites par l'assuré qui, si elles n'étaient pas tenues, mettaient fin à sa garantie à partir du moment où il cessait de les tenir, même pour des sinistres sans rapport avec la rupture ou survenus après réparation du manquement. Ces dernières années, les tribunaux anglais ont critiqué la sévérité et le caractère arbitraire de ces warranties. C'est pourquoi, la tendance actuelle est de les remplacer par des engagements qui précisent clairement les conséquences en cas de rupture, lesquelles sont désormais plus proportionnées et prévoient le rétablissement de la garantie intégrale après réparation. Pour un grand nombre d'activités expressément interdites (comme le transbordement de cargaisons en mer), la garantie est suspendue mais uniquement tant qu'il n'a pas été mis un terme aux activités incriminées.

19. LES VICTIMES INNOCENTES DES SINISTRES MARITIMES

- 19.1 Nous avons vu au chapitre précédent qu'outre le refus de garantie opposé dès le début (voir chapitre 12) ou au moment du renouvellement (chapitres 17 et 18), l'assurance sur corps ou P&I peut être résiliée ou être suspendue pendant la durée de la police ou encore supprimée à la suite de demandes d'indemnisation formées à la suite d'un sinistre.
- 19.2 Alors que les éléments qui déclenchent la résiliation totale ou partielle de la garantie favorisent un bon niveau de qualité d'exploitation par l'exploitant du navire, l'absence effective de couverture d'assurance représente évidemment un danger pour les victimes innocentes d'un sinistre occasionné par son navire.
- 19.3 Les victimes innocentes risquent d'être beaucoup plus désemparées du fait de la perte, par l'exploitant du navire de son assurance P&I que par celle de son assurance sur corps parce que c'est la première qui couvre presque toutes les responsabilités de l'exploitant à leur égard.
- 19.4 La perte de l'assurance sur corps risque d'être importante pour les tiers, uniquement dans la mesure où elle peut laisser l'exploitant du navire dans l'incapacité de payer pour des responsabilités qui étaient assurées par sa police sur corps plutôt que par sa police P&I. Comme nous l'avons vu, il peut s'agir de la responsabilité totale ou partielle en cas de collision avec un autre navire et/ou de la responsabilité pour les dommages causés par contact avec des quais et d'autres structures. Mais la gravité de la situation est atténuée par le fait qu'il est probable que les demandes d'indemnisation pour pollution ou perte de vie et préjudice corporel seront exclues de la couverture assurée par la police sur corps. Ces responsabilités seront couvertes par la police P&I. Il faudrait cependant noter, par souci d'exhaustivité, que Lord Donaldson a signalé dans son enquête qu'en cas d'avarie grave, un sauveur potentiel risquerait d'être dissuadé d'intervenir s'il venait à découvrir l'absence d'assureur sur corps qui serait obligé de payer une éventuelle rémunération d'assistance.
- 19.5 Dans le passé, les victimes innocentes d'un sinistre causé par un navire dont l'assurance P&I avait été suspendue - soit définitivement, soit temporairement ou à la suite de demandes d'indemnisation découlant de ce sinistre – pouvaient se trouver sans recours si le propriétaire du navire ne possédait pas de biens sur lesquels les indemniser.

Conventions internationales

- 19.6 Mais depuis trente-cinq ans, toute une série de conventions internationales ont été mises au point, sous les auspices de l'OMI, afin de protéger ces victimes. Ces conventions ont été conçues non seulement pour harmoniser les niveaux d'indemnisation mais pour faire en sorte que les montants soient suffisants et effectivement versés dans des délais rapides. Elles visent à protéger la plupart des catégories de ceux qui risquent d'être pénalisés par des accidents graves impliquant des navires.
- 19.7 Quelques-unes de ces conventions sont entrées en vigueur et sont applicables pratiquement dans le monde entier. Certaines d'entre elles qui produisent tous leurs effets sont sur le point d'être actualisées, notamment en ce qui concerne le montant des indemnisations prévues. D'autres

attendent la signature d'un nombre suffisant d'Etats pour entrer en vigueur, mais pour la plupart d'entre elles, cela devrait être fait d'ici quelques années.

Pollution par les hydrocarbures

- 19.8 Le domaine dans lequel les législateurs internationaux ont été les plus actifs est celui de la pollution. Ils ont commencé leurs travaux au lendemain de la marée noire occasionnée par le naufrage du Torrey Canyon en 1967.
- 19.9 Les victimes des dommages causés par le déversement d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers ont, en vertu de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à son Protocole de 1992, des droits à faire valoir à l'encontre de son propriétaire immatriculé. Les hydrocarbures persistants comprennent le pétrole brut, le fioul, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage.
- 19.10 La responsabilité définie par cette Convention est une notion « stricte ». Cela signifie que le propriétaire du navire sera responsable sauf s'il peut invoquer en sa faveur des motifs de défense très limités en prouvant que l'accident a été occasionné par la guerre ou par un phénomène naturel irrésistible, ou qu'il résulte du fait intentionnel d'un tiers ou encore de la négligence d'une autorité responsable des aides à la navigation. Si le total des demandes en réparation de dommages formées au titre du sinistre dépasse le plafond de responsabilité du propriétaire du navire, fixé par la Convention et son Protocole, les réclamants peuvent s'adresser directement à un Fonds international afin d'obtenir des compléments d'indemnisation. Un troisième niveau d'indemnisation est en passe d'être ajouté avec le Protocole de 2003 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui entrera en vigueur courant 2004. Il portera le montant total mis à la disposition des victimes de la pollution à environ 1 milliard de \$ US.
- 19.11 Des discussions ont été entamées récemment sous les auspices du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution (FIPOL), sur la question de savoir si les conventions sur la pollution par les hydrocarbures devaient faire l'objet d'une nouvelle révision. Le débat se poursuit. Parmi les autres points actuellement à l'étude figure la question de savoir si le propriétaire du navire devrait participer plus largement à l'indemnisation des victimes des marées noires afin de l'encourager à adopter des normes plus strictes. La question sort du cadre du présent rapport qui évite délibérément d'empiéter sur ce sujet. Mais étant donné que le débat englobe les moyens à mettre en œuvre pour dissuader les exploitants de navires sous normes, il soulève inévitablement un certain nombre de problèmes qui sont abordés dans le présent rapport.
- 19.12 Le propriétaire de navires a l'obligation de s'assurer contre les responsabilités que lui impose la Convention. Les pétroliers qui transportent plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants doivent être munis d'un certificat délivré par l'Etat du pavillon (ou si cet Etat n'est pas partie à la Convention, par un Etat qui en est partie) afin d'apporter la preuve de la souscription de l'assurance. L'Etat qui délivre le certificat aura reçu au préalable du club P&I du navire, la confirmation que le navire est assuré.
- 19.13 La Convention prévoit aussi que ces responsabilités peuvent être imposées directement à l'assureur P&I du propriétaire du navire. Il en est ainsi pendant la durée de la validité du certificat établi par l'Etat du pavillon même lorsque l'assureur a retiré sa couverture au propriétaire du navire. Les seuls moyens de défense à la disposition des assureurs du propriétaire du navire sont ceux prévus par la Convention, à savoir ceux du propriétaire du navire et, de plus, la « faute intentionnelle » du propriétaire du navire.

- 19.14 Si le propriétaire du navire est en mesure de recourir à l'un de ses moyens de défense ou si son assureur peut échapper à ses responsabilités en apportant la preuve d'une « faute intentionnelle » du propriétaire du navire, le Fonds international vient se substituer à l'assureur pour dédommager les victimes.

Soutes

- 19.15 Des droits analogues doivent être accordés aux victimes d'un déversement provenant des soutes d'un navire, qu'il s'agisse d'un pétrolier ou d'un navire de charge. La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute devrait entrer en vigueur courant 2007. Le plafond de responsabilité du propriétaire du navire sera majoré et porté au niveau élevé prévu dans le Protocole de 1996 à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, Protocole qui prendra effet en mai 2004. De même, la Convention relative à la pollution par les hydrocarbures de soute permettra d'engager directement une action contre l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire. Comme pour la CLC, la responsabilité sera stricte et l'assurance obligatoire.

OPA 90

- 19.16 Les victimes des incidents de pollution par les hydrocarbures qui se produisent dans les eaux des États-Unis reçoivent une indemnisation conformément à l'équivalent, draconien, de la CLC dans ce pays, à savoir la loi de 1990 sur la Pollution par les hydrocarbures (OPA 90) et son Fonds correspondant. La rigueur de cette loi reflète l'intensité de la colère du Congrès suscitée par la marée noire de l'Exxon Valdez qui avait pollué l'Alaska. Il convient de noter que les clubs P&I avaient refusé de fournir les attestations qui les auraient exposés à des actions directes en vertu de cette législation, et ce parce qu'ils avaient estimé que leur exposition aux risques était si grande qu'elle pouvait compromettre leur aptitude à continuer à assurer les propriétaires de navires pour leurs autres responsabilités dans le monde entier. Le comble est que la législation fédérale, ayant instauré des limites extrêmement élevées à la responsabilité du propriétaire de navire, a autorisé les différents États à adopter leur propre législation sur la pollution par les hydrocarbures sans aucun plafond. Pour remplir le rôle que le Congrès avait attribué aux clubs, de nouveaux instruments financiers ont dû être spécialement mis au point. Ils se sont révélés très coûteux car ils augmentaient inutilement le coût d'acheminement des cargaisons à l'entrée et à la sortie des États-Unis. Les pétroliers qui desservent les ports de ce pays continuent à bénéficier de la part de leurs clubs d'une couverture contre la pollution d'un montant identique à celui qui s'applique lorsqu'ils naviguent sur d'autres mers, à savoir 1 milliard de \$ US.

Convention HNS

- 19.17 Pour revenir au reste du monde, les victimes des accidents maritimes impliquant des navires qui transportent de « substances dangereuses et toxiques » doivent être protégées par la Convention HNS de 1996. Cette Convention s'applique à un grand nombre de substances dangereuses et désagréables, qu'elles soient expédiées en vrac ou emballées et le « préjudice » est largement défini. La lacune laissée par la CLC : incendie et explosion dans une cargaison d'hydrocarbures persistants est comblée. La responsabilité est définie de manière stricte, l'assurance contre ce risque sera obligatoire et la possibilité d'action directe contre l'assureur est prévue. Là encore, un Fonds international permettra de compléter les indemnisations versées au-delà des limites fixées par la Convention pour l'exposition aux risques du propriétaire de navire et de son assureur. Bien que les États de l'UE s'emploient à la faire ratifier d'ici juin 2006, on ignore si le nombre de

signataires sera suffisant pour autoriser l'entrée en vigueur de la Convention ou si celle-ci sera retardée.

Cargaison

- 19.18 Les propriétaires d'une cargaison chargée à bord d'un navire peuvent aussi être victimes d'un propriétaire de navire sous normes. Leur cargaison peut être endommagée ou perdue et les indemnités qu'ils auraient pu autrement récupérer auprès du propriétaire du navire peuvent rester impayées si la perte de l'assurance laisse le propriétaire du navire dans une situation financière difficile. Des conventions internationales définissent les circonstances dans lesquelles le propriétaire du navire sera tenu pour responsable ainsi que l'ampleur de cette responsabilité mais n'imposent pas l'obligation d'assurance et prévoient encore moins la possibilité d'actions directes contre des assureurs. De ce fait, le propriétaire du navire peut choisir de ne pas s'assurer pour la responsabilité du fait de la cargaison et s'il le fait, l'assureur peut invoquer les moyens de défense prévus dans sa police et notamment la clause habituelle des polices en responsabilité stipulant que la seule obligation de l'assureur est de dédommager l'assuré pour les montants qu'il a payés préalablement (voir l'affaire **The Fanti and the Padre Island**).
- 19.19 Mais le propriétaire d'une cargaison perdue ou endommagée se trouve dans une situation totalement différente de celle des victimes d'une marée noire par exemple. Il entretient volontairement une relation commerciale avec le propriétaire du navire avec lequel il a passé un contrat. De plus, il sera pratiquement toujours en mesure d'être indemnisé de sa perte grâce à la police d'assurance qu'il aura souscrite pour sa cargaison. L'action récursoire à l'encontre du propriétaire du navire concerne l'assureur de sa cargaison et l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire. Il n'est pas nécessaire que l'OMI mette en place une législation internationale pour aider le propriétaire de la cargaison.

Les passagers

- 19.20 Par ailleurs, les passagers bénéficient de la protection d'une convention en cas de décès et de dommages corporels ainsi que pour les dommages causés aux bagages. Le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a considérablement augmenté l'exposition des propriétaires de navires à ces demandes d'indemnisation. Ils sont désormais obligés de s'assurer pour faire face à ces demandes. Un droit d'action directe contre l'assureur en responsabilité a été ajouté. Il faudrait cependant faire observer qu'au sujet de l'élargissement de ce droit, examiné ci-dessous, il n'est pas clair, à la date d'avril 2004 si les clubs P&I seront en mesure de l'étendre à l'ensemble des responsabilités visées par ce Protocole. La question est encore à l'étude. Il est possible que l'action directe ne pourra être engagée que pour une partie des risques exposés par le propriétaire de navire.

Les marins

- 19.21 En revanche, il n'existe pas de convention internationale équivalente pour offrir aux officiers et à l'équipage les avantages de l'assurance obligatoire ou des droits d'action récursoire contre l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire. La difficulté particulière ici provient du fait que certains propriétaires de navires excluent les responsabilités envers leurs officiers et leur équipage, de la garantie proposée par les clubs P&I parce que ces personnels maritimes sont protégés par un régime national d'assurance sociale. Il existe cependant un Groupe de travail mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. Ce Groupe a rédigé des lignes directrices sur la constitution de garanties financières pour les cas d'abandon des gens de mer et

sur les responsabilités des propriétaires de navires à propos des créances contractuelles en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer ; ces directives ont été adoptées par l'Assemblée de l'OMI en novembre 2001.

- 19.22 Si l'on suppose que les gens de mer sont convenablement pris en charge, il semble que les conventions en vigueur et celles qui devraient entrer en vigueur ces prochaines années ont prévu des dispositions généreuses pour la plupart des catégories de tiers qui risquent de souffrir des conséquences de sinistres maritimes graves. Les niveaux d'indemnisation sont suffisants et l'assurance en responsabilité pour les garantir doit être souscrite au préalable.
- 19.23 De nos jours, les pétroliers soumis à la CLC ne peuvent pas naviguer sans être munis du certificat confirmant qu'ils ont souscrit une assurance responsabilité. S'ils essayaient de naviguer sans cette attestation, ils seraient découverts dans le premier port ou terminal où ils feraient escale. Dès que les différentes conventions en attente de ratification seront entrées en vigueur, les nombreux navires soumis aux autres conventions susmentionnées ne pourront pas non plus naviguer longtemps sans être munis d'un certificat équivalent.

20. ASSURANCE OBLIGATOIRE

- 20.1 En dépit du nombre de conventions spécialisées, il apparaît tout à fait justifié d'obliger les propriétaires de navires à s'assurer pour toutes les responsabilités civiles importantes. Il peut sans doute paraître surprenant qu'une telle disposition n'ait pas été introduite dans le droit maritime international depuis longtemps, comme l'ont fait les législations nationales pour certaines activités de nature à causer des accidents et donc des dommages à des tiers, comme la conduite automobile.
- 20.2 Les nouvelles conventions ne rendent pas cette obligation superflue. Premièrement, il va s'écouler un certain temps avant qu'elles n'entrent en vigueur. Deuxièmement, certaines victimes des accidents maritimes resteront hors de leur champ d'application. Parmi celles-ci, certaines devraient pouvoir se prendre en charge comme dans le cas mentionné ci-dessus des cargaisons. Mais d'autres ne pourront pas ; citons l'exemple des personnes autres que les passagers qui sont tuées ou blessées alors qu'elles se trouvaient à bord d'un navire ou à proximité dans des circonstances ne relevant pas de l'application de la Convention HNS, ou les propriétaires des biens heurtés par le navire. A moins que des lois locales ne viennent à leur aide, ce qui bien souvent n'est pas le cas, ces victimes risquent de subir un préjudice si le propriétaire du navire n'a pas d'assurance responsabilité civile.

Action directe

- 20.3 Mais l'assurance responsabilité civile ne confère pas automatiquement des droits d'action directe contre l'assureur en responsabilité civile. L'assurance obligatoire et l'action directe sont des concepts distincts et il est tout à fait possible d'avoir le premier sans le second. Il est, par exemple, normal que les employeurs soient obligés de s'assurer au titre de leurs responsabilités civiles mais sans que l'assurance soit nécessairement assortie d'une possibilité d'action directe. Comme nous l'avons montré ci-dessus, certaines conventions internationales ont introduit l'action récursoire pour certaines responsabilités maritimes. Mais cela n'est pas une raison pour que cela s'applique aux autres. En outre, comme nous l'avons fait observer ci-dessus, les droits d'action directe peuvent ne pas s'appliquer à la totalité des risques encourus par le propriétaire de navire en vertu du nouveau Protocole de la Convention d'Athènes. Les limites de ce dispositif sont peut être en vue.
- 20.4 De fait, tout élargissement des droits d'action directe pour les responsabilités civiles dans le secteur maritime pose des problèmes. Les clubs P&I font valoir avec force que l'imposition de ces droits n'est concrètement possible que dans le cadre d'une convention internationale instituant un régime juridique général applicable soit à un risque précis, soit à l'ensemble des responsabilités.
- 20.5 L'exemple classique d'un système applicable est celui qui a été institué par la Convention sur les responsabilités civiles, décrite plus haut, pour les demandes d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures. La Convention, qui définit une catégorie de navires facilement reconnaissable, définit des règles claires en matière de responsabilité, des plafonds et des procédures d'indemnisation, est très largement acceptée au niveau international comme étant la loi exclusive en la matière et s'articule de manière précise avec le système d'indemnisation

complémentaire du Fonds international. Les clubs P&I fournissent aux Etats parties les certificats qui confirment la couverture d'assurances et les Etats délivrent ensuite des certificats aux navires, certificats qui peuvent ensuite être exigés par les autorités de contrôle de l'Etat du pavillon, par exemple.

- 20.6 Les clubs signalent que s'il était décidé de prévoir la possibilité d'action directe pour certaines responsabilités supplémentaires (ou même la totalité), il faudrait alors tout d'abord mettre au point une convention internationale qui soit aussi claire et aussi largement acceptée. Ils avertissent cependant que l'extension de ce concept, qui s'applique actuellement aux pétroliers transportant au moins 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac (et se déplaçant entre de grosses installations appartenant à un petit nombre d'entreprises) aux navires de charge et aux navires à passagers, serait un changement considérable, en termes de bureaucratie qui serait nécessaire en raison du nombre considérable de navires et de ports de chargement impliqués.
- 20.7 Dans un document sur le sujet (LEG 76/3) présenté à la 76e session du Comité juridique de l'OMI en août 1997, l'International Group déclarait : « Il y aurait un risque réel de créer toute une bureaucratie coûteuse et incommode pour régler un problème minime qui persisterait vraisemblablement, même après la mise en place de cette bureaucratie. »

Contrainte sans action directe

- 20.8 L'autre possibilité consiste à rendre obligatoire l'assurance responsabilité contre tous les risques maritimes importants mais sans inclure de disposition supplémentaire autorisant l'action directe contre l'assureur. Ce serait peut-être la solution la plus sage.
- 20.9 Dans « Safer Ships, Cleaner Seas » (Des navires plus sûrs, des mers plus propres), Lord Donaldson concluait son enquête en déclarant, au paragraphe 18.36, que la possession « d'une garantie P&I au moins suffisante » était « essentielle ». Le paragraphe 18.37 signalait qu'il serait préférable que l'obligation de souscription d'une assurance responsabilité civile soit imposée par un texte de portée internationale plutôt que par des autorités nationales ou régionales, peut-être dans le cadre de la révision de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes qui était alors à l'étude (1994). Finalement cette obligation n'a pas été intégrée dans la version révisée mais des dispositions sur l'assurance responsabilité civile obligatoire figurent dans les conventions spécialisées adoptées ensuite et décrites ci-dessus, et comportent un ajout plus controversé concernant les droits d'action directe contre l'assureur. L'assurance obligatoire pour tous les navires est l'un des objectifs visés par le CTM de l'OCDE.

21. LES CERTIFICATS

- 21.1 La plupart des navires de haute mer ont déjà à bord un certificat de leur assureur P&I qui atteste la couverture d'assurance.

Directives de l'OMI

- 21.2 Ceci est conforme à une résolution de l'OMI, de novembre 1999, qui consacrait l'adoption des Directives sur les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes. Cette résolution fait référence au devoir qu'ont les propriétaires de navires « de prendre des mesures appropriées en vue de satisfaire les créances légitimes, en souscrivant notamment une assurance offrant une couverture effective » et à la crainte que s'ils ne disposent pas de cette couverture « les créanciers ayant droit à réparation puissent ne pas obtenir une indemnisation rapide et adéquate ». Elle adopte par conséquent les directives qui se réfèrent à « l'assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l'International Group of P&I Clubs » et stipule entre autres que : « Les propriétaires de navires doivent veiller à ce que leurs navires aient à bord un certificat délivré par l'assureur ».

Certificat à bord

- 21.3 En s'appuyant sur ces directives de l'OMI, une autre mesure utile consisterait à rendre obligatoire l'assurance responsabilité civile et à exiger qu'elle soit attestée par un certificat devant être détenu à bord de chaque navire.
- 21.4 A la fin du siècle dernier, le Comité juridique de l'OMI a tenté d'avancer dans cette direction. Finalement, cette tentative a échoué et cet échec n'est peut-être pas surprenant. Le concept est juste mais il présente des problèmes au niveau de l'application.

Contenu du certificat

- 21.5 Il est nécessaire de stipuler les responsabilités pour lesquelles l'assurance sera exigée ce qui n'est pas facile. Comme nous l'avons signalé ci-dessus, il y a des responsabilités pour lesquelles les clubs P&I proposent une couverture dont les propriétaires de navires n'ont pas besoin, par exemple, lorsque les risques de l'équipage sont pris en charge par un régime national de sécurité sociale.
- 21.6 Il faut peut-être aussi prévoir de mentionner plus d'un assureur sur un certificat lorsque, par exemple, les responsabilités en cas de collision ou de dommage par contact sont couvertes par la police sur corps du propriétaire du navire.
- 21.7 Il est aussi souhaitable de préciser le montant limite des responsabilités (ou alternativement chacune des responsabilités énumérées) à couvrir. On peut supposer que ce montant ou ces montants seraient élevés. La résolution de l'OMI de novembre 1999 stipule que la couverture d'assurance doit correspondre aux limites fixées dans le dernier amendement à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Les limites au titre du Protocole de 1996 à cette Convention sont très élevées. C'est pourquoi, même si une « autre

garantie financière » représenterait une alternative acceptable à l'assurance responsabilité, comme le prévoit la CLC et d'autres conventions identiques, il serait peu probable qu'un propriétaire de navire puisse présenter par ex., une garantie bancaire permanente en guise d'assurance.

- 21.8 Il faut prévoir aussi des dispositions relatives à l'acceptabilité des assureurs (dont nous traiterons ci-après) ainsi que de l'expiration et de l'annulation des certificats.
- 21.9 Mais si la volonté politique est forte, il est possible de régler des détails de ce genre. Le moment est peut-être venu pour le Comité juridique de refaire une tentative.
- 21.10 Une fois l'accord obtenu, les dispositions nécessaires pourraient prendre effet très rapidement, peut-être sous forme d'un ajout succinct à la Convention SOLAS.
- 21.11 Le certificat de l'assurance responsabilité civile figurerait alors sur la liste des documents que les navires devront présenter aux inspecteurs chargés des contrôles de l'Etat du port.
- 21.12 Du point de vue des victimes innocentes, nous avons constaté que le champ d'application des conventions décrites est correct. Il sera encore amélioré grâce à la proposition visant à instaurer une obligation générale de souscrire une assurance couvrant toutes les responsabilités maritimes.
- 21.13 De plus, à propos de l'autre préoccupation mentionnée dans les instructions données par l'OCDE à l'auteur du présent rapport, il n'y a pas de raison de penser qu'aucune des suggestions présentées ici, pour faire pression sur les exploitants sous normes, puisse porter atteinte aux avantages dont les propriétaires de navires de bonne qualité bénéficient actuellement auprès des assureurs sur corps et P&I. Il n'y a pas lieu de s'inquiéter, à condition seulement que les législateurs ne fassent pas peser sur les clubs P&I des charges excessivement lourdes pour eux.
- 21.14 Une telle surcharge pourrait se produire au niveau international. Mais, jusqu'à présent, le meilleur exemple de législation maritime qui visait à imposer aux clubs des charges inacceptables et les a conduits à se retirer, est celui de l'OPA 90. On dit que cette législation a atteint son but dans la mesure où, depuis son entrée en vigueur, le nombre d'incidents dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux des États-Unis a chuté. Ce n'est pas le lieu de discuter cette affirmation. Mais ce qui est intéressant pour la présente étude, c'est le fait qu'il existe un niveau au-delà duquel on ne peut pas s'attendre à ce que des assureurs même aussi solides que ceux de l'International Group puissent aller, notamment lorsque la législation en cause n'est pas internationale mais accorde un avantage spécial aux victimes d'un seul pays ou d'une seule région du monde.

Efficacité des assureurs

- 21.15 Le risque résiduel pour les victimes innocentes serait que des assureurs mauvais ou médiocres puissent être acceptés pour la procédure de délivrance de l'agrément. A la fin du siècle dernier, le Comité juridique de l'OMI a trouvé que la question de la sélection des assureurs était trop difficile à résoudre. Elle est certes difficile mais elle ne devrait pas être insoluble.
- 21.16 Si, comme on peut l'espérer, les clubs P&I actuels se montraient un peu plus sélectif dans le choix des navires qu'ils acceptent d'assurer, des exploitants de mauvaise qualité iront rechercher des assureurs en dehors de l'International Group. Pendant un temps au moins cette demande sera satisfaite grâce au développement de services moins exigeants et à la création de nouveaux services d'assurance du même type, certains à caractère mutuel et d'autres à prime forfaitaire.

- 21.17 Quant à savoir si ces services seront acceptés en tant que fournisseurs d'assurances dans le cadre des conventions actuelles, il appartiendra aux gouvernements nationaux de décider. S'ils sont vraiment décidés à apporter leur soutien à l'amélioration des normes dans les transports maritimes, ils ne donneront pas leur agrément à la légère. Mais il faut dire que les performances des Etats du pavillon, s'agissant du contrôle du respect des normes de sécurité qui leur incombe directement, ne sont pas très encourageantes à cet égard. La procédure d'agrément définie par la CLC comporte une disposition stipulant qu'un Etat contractant « peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention ». Cette disposition n'est toutefois pas assez rigoureuse pour que l'on puisse s'en prévaloir pour traiter avec un Etat qui a décidé d'accepter un assureur médiocre uniquement pour respecter l'obligation de souscription d'une assurance responsabilité, qu'il est proposé d'introduire.
- 21.18 La meilleure réponse pourrait consister, de la part de l'OMI, à désigner un petit comité international d'experts avec pour mission d'agrémenter les assureurs en responsabilité à cet effet. Il serait chargé de ne sélectionner que les assureurs dotés d'une assise financière solide mais exigeants aussi quant aux propriétaires de navires qu'ils assurent. Les premiers pourraient être sélectionnés à l'aide des critères utilisés par les principales agences de notation et les seconds, au terme d'un audit de procédure comme celui que nous avons proposé au paragraphe 8.13 du présent rapport, pour le pool de l'International Group.
- 21.19 Là encore, la décision des gouvernements d'accepter ou non de céder leurs droits à un tel organe d'experts, permettra de vérifier l'importance qu'ils attachent à l'élimination de la navigation sous normes. Cette proposition leur donne l'occasion de frapper un grand coup dans la campagne engagée pour éradiquer ce mal. Espérons qu'ils la saisiront.

22. QUELLE PEUT ÊTRE LA CONTRIBUTION DES ASSUREURS ?

Les assureurs sur corps

- 22.1 Comme nous l'avons signalé, de nombreux assureurs sur corps s'emploient à éviter les exploitants sous normes. Mais un certain « laxisme » règne sur le marché de l'assurance de sorte que la plupart des exploitants peuvent trouver, indépendamment de leur qualité une assurance sur corps. Ils peuvent avoir à s'adresser à des assureurs situés en dehors des principaux centres d'assurance et consentir à des conditions loin d'être idéales. En cas de sinistre, ils peuvent devoir accepter de se heurter à des difficultés pour être indemnisé. Mais ils obtiendront une couverture – et pourront ainsi satisfaire à l'obligation, imposée par leurs banques pour obtenir des prêts, d'avoir une assurance sur corps.
- 22.2 En effet, tant que le marché de l'assurance sur corps restera aussi dispersé, que les capitaux seront aussi abondants et que, de ce fait, la concurrence restera aussi vive, les exploitants sous normes pourront probablement continuer, non seulement à trouver une assurance sur corps pour leurs navires, mais aussi à le faire pour un coût qui ne les fera guère souffrir.
- 22.3 C'est pourquoi on peut penser que la contribution que le marché de l'assurance sur corps pourra apporter à la campagne destinée à exclure du marché les navires sous normes restera limitée – tout au moins tant que d'importants volumes de capitaux ne seront pas retirés du marché.

Assureurs des cargaisons

- 22.4 Un mot sur l'assurance des cargaisons, même si cette question sort du cadre du présent rapport.
- 22.5 Au paragraphe 18.16 de son Enquête « Safer Ships, Cleaner Seas » (Des navires plus sûrs, des mers plus propres), Lord Donaldson a déclaré : « L'influence que les assureurs de cargaisons peuvent exercer sur le comportement du secteur des transports maritimes doit être limitée par la nature même de l'assurance des cargaisons ».
- 22.6 C'est le propriétaire de la cargaison qui souscrit cette assurance afin de protéger son droit sur les marchandises. Il n'y a donc pas de contact entre l'assureur et le propriétaire du navire.
- 22.7 En outre, le propriétaire de la cargaison achète normalement une seule police « ouverte » pour couvrir toutes les cargaisons dont il deviendra propriétaire durant l'année. La prime est habituellement payable d'avance ; elle est calculée sur une estimation de l'ensemble des cargaisons et peut éventuellement faire l'objet d'une régularisation en fin d'année.
- 22.8 Les clauses standard empêchent l'assureur d'invoquer l'état d'innavigabilité d'un navire transportant les cargaisons assurées comme moyen de défense pour soumettre une demande d'indemnisation au titre de la police à moins que la perte ou le dommage ne soit la conséquence de l'état d'innavigabilité et que l'assuré ou ses préposés en aient eu connaissance. Mais parfois, au titre d'une police de ce genre, l'assureur essaiera d'exercer un certain contrôle qualité en incluant une clause exigeant que les navires assurant le transport soient classés par une société membre de l'AISC et n'aient pas dépassé un certain âge.

- 22.9 Tel est l'objectif visé par l'« Institute Classification Clause ». Sa portée peut être étendue par l'inclusion de prescriptions prévoyant que les navires doivent respecter le code ISM et/ou ne pas battre certains pavillons. Les calendriers mensuels d'acheminement peuvent être exigés afin de vérifier que les navires ont effectivement transporté les cargaisons assurées. Des majorations de primes peuvent alors être appliquées pour tenir compte de l'utilisation de navires qui auraient dû être exclus.
- 22.10 Mais les contingences du transport rendent difficile l'application d'une telle clause et peuvent entraîner beaucoup de travail administratif coûteux. Le propriétaire de la cargaison n'a pas toujours la maîtrise des dispositions prises pour le transport des marchandises. Même lorsque l'on considère que cela est le cas, cela peut n'être qu'une illusion, comme par exemple quand les marchandises sont chargées sur le premier navire disponible et/ou sont regroupées avec d'autres pour être transportées ultérieurement.
- 22.11 Ainsi, sur ce marché internationalement éclaté et très concurrentiel, les assureurs sont parfois convaincus d'omettre l'« Institute Classification Clause » ou d'en atténuer les effets en acceptant d'étendre la garantie aux cargaisons chargées sur des navires exclus, même sans majoration de prime. Il est, en particulier, très improbable que cette Clause figure dans les polices souscrites par les plus grandes compagnies qui achètent souvent une couverture sur le marché uniquement pour les expositions aux risques dépassant les limites imposées à leurs navires immatriculés aux registres captifs.
- 22.12 Dans ces conditions, il est difficile de ne pas être d'accord avec le commentaire de Lord Donaldson cité ci-dessus. Ce segment du marché de l'assurance ne sera certainement pas en mesure d'apporter une contribution très significative à la campagne de lutte contre la navigation sous normes.

Assureurs P&I

- 22.13 On peut penser que dans la mesure où les clubs P&I sont des acteurs du secteur maritime, appartiennent aux propriétaires de navires qui en sont membres et les contrôlent, ils sont plus aptes à contribuer davantage à la campagne de lutte contre la navigation sous normes que les assureurs commerciaux.
- 22.14 Le présent rapport a signalé un certain nombre de mesures que les clubs P&I prennent à cette fin et suggéré des moyens pour les encourager et les aider à en prendre d'autres. Il a aussi proposé un dispositif visant à empêcher que les exploitants qui ont été refusés par certains de ces clubs, puissent se dispenser d'une assurance responsabilité civile ou puissent s'adresser à des assureurs moins solides ou moins exigeants et continuer à naviguer au détriment des propriétaires de navires de bonne qualité.