



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

Document soumis par l'International Union of Marine Insurance (IUMI)

**Résumé :**

À sa réunion tenue les 14 et 15 mars 2007, le Groupe de travail du Fonds de 1992 a soulevé un certain nombre de questions relatives au traitement des navires sous-normes sur le marché de l'assurance sur corps. Les discussions ont permis d'apporter des réponses aux questions ci-après, qui peuvent aider à expliquer la position des assureurs maritimes:

- a) comment fonctionne le marché de l'assurance sur corps?
- b) en quoi le fonctionnement du marché de l'assurance sur corps diffère-t-il de celui des Clubs P&I?
- c) que font les assureurs maritimes pour promouvoir le transport maritime de qualité?
- d) quelles initiatives peut-on encourager, par le biais de FIPOL, afin d'aider les assureurs maritimes à partager les informations en vue d'améliorer la sécurité des navires, et ce, en gardant à l'esprit les obstacles juridiques qui existent dans certaines juridictions?

**Mesures à prendre:** Prendre note des informations

### 1 Introduction

- 1.1 Le présent document a été préparé pour le compte des assureurs de biens maritimes, par l'International Union of Marine Insurance (IUMI). L'IUMI a pour principal objectif de représenter, protéger et développer les intérêts des assureurs dans le domaine de l'assurance maritime et des transports. L'IUMI regroupe des associations nationales ou des associations du marché de l'assurance maritime qui représentent exclusivement les intérêts des assureurs. Actuellement, elle compte 54 membres. Il est entendu que l'IUMI n'a pas la capacité ni le pouvoir d'intervenir dans les décisions de prise de risque individuelles. Cependant, elle a un rôle à jouer en diffusant et en encourageant les bonnes pratiques parmi ses membres.
- 1.2 En janvier 2001, le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a commandé un rapport indépendant sur l'impact de l'assurance (assurance des biens et assurance P&I) sur les activités du transport maritime sous-normes. Le rapport produit fournit une analyse approfondie du sujet. Les divers représentants des membres de l'IUMI ont été consultés lors de la rédaction du rapport et les

réponses figurant dans le présent document en reflètent, pour l'essentiel, le contenu. Le rapport lui-même est disponible gratuitement et peut être fourni si cela est utile.

- 1.3 De manière générale, on observe que, individuellement, les assureurs soutiennent les initiatives du secteur pour éradiquer les navires sous-normes de la flotte marchande mondiale. Leurs décisions, en matière de sélection des risques, visent généralement à écarter le transport maritime sous-normes. Cependant, dans le contexte d'un marché mondial fortement concurrentiel, certains assureurs peuvent prendre des décisions marginales fondées sur le maintien de parts de marché plutôt que sur la nature du risque. L'IUMI joue un rôle en sensibilisant ses membres et en fournissant des informations pour évaluer les risques, par le biais de son site internet et dans le cadre de ses conférences annuelles, qui permettront à ceux-ci de prendre des décisions plus éclairées au regard de la sélection des risques.

## **2 Comment fonctionne le marché de l'assurance sur corps?**

- 2.1 Le fonctionnement du marché de l'assurance maritime est complexe. Le rapport de l'OCDE donne un aperçu général du fonctionnement du marché de l'assurance maritime (des biens) et de celui de l'assurance P&I:

Il convient de savoir que chaque assureur possède un carnet d'affaires différent de celui de ses concurrents, avec un bilan de sinistres différent et que chacun a une philosophie qui lui est propre en matière d'assurance et ses propres critères de sélection des risques fondés sur un certain nombre de facteurs. Au nombre de ces critères figurent en général des éléments comme les antécédents du propriétaire, ainsi que des paramètres tels que le pavillon, la tranche d'âge et le type du navire et le bilan en matière de détention. On y trouve également les statistiques personnelles de l'assureur, celles qui sont du domaine public, et des outils comme Equasis qui lui procure les informations nécessaires. Le processus de prise de décision prend également en compte le propre carnet d'affaires de l'assureur et ses domaines de risques. Cela signifie que l'état d'esprit et la position de l'assureur vis-à-vis d'un risque donné varient. Dans ce contexte, si un assureur particulier décide de ne pas sélectionner tel ou tel propriétaire dont les activités posent problème, il est relativement aisé pour ce propriétaire de souscrire son assurance auprès d'autres assureurs qui auront des critères de sélection différents. Jusqu'à ce que l'on se soit attaqué à l'excédent de l'offre sur le marché international, l'influence que peuvent exercer les assureurs en refusant de sélectionner des navires sous-normes est limitée.

## **3 En quoi le fonctionnement du marché de l'assurance sur corps diffère-t-il de celui des Clubs P&I?**

- 3.1 Le rapport de l'OCDE expose très clairement les différences de fonctionnement entre les deux marchés:

Outre le fait que les risques couverts varient entre les assureurs de biens et les assureurs P&I, l'autre différence majeure de fonctionnement vient de ce que les premiers sont des entités individuelles indépendantes qui fournissent une garantie à leurs clients sur une base commerciale. Les assureurs ont pour objet de réaliser un bénéfice par le biais de leurs activités d'assurance, ce qui permet la rentabilité du capital. Les propriétaires ont la capacité de transférer l'assurance de leurs navires en considérant certains aspects de la garantie et du coût. Le marché souffre d'une offre excédentaire, ce qui rend souvent le facteur coût décisif dans le choix d'une compagnie d'assurance par les assurés.

Les Clubs P&I sont des associations mutuelles d'assurance appartenant aux propriétaires de navires qui sont leurs assurés et elles n'existent que pour leur fournir une garantie en cas de responsabilité civile. Les clubs n'ont pas besoin de faire des bénéfices quand ils établissent le montant de leurs primes. En vertu de leurs accords, ils ne font payer à chaque membre qu'une partie de la prime ("l'appel de fonds provisionnel"). Les Clubs décident par la suite, à la lumière de la tendance générale des demandes d'indemnisation de l'année, s'il est nécessaire de facturer

une somme supplémentaire (“l’appel de fonds supplémentaire”) et le montant de l’appel de fonds. Lorsque l’année a été bonne, les membres peuvent se voir rembourser les fonds appelés mais qui n’ont pas servi aux indemnisations. Le montant dû par chaque membre varie en fonction du risque qu’il est considéré apporter au club.

En ce qui concerne les primes, l’assureur maritime facture généralement une prime annuelle pour la garantie proposée et, s’il peut y avoir des modulations de tarifs en fonction d’exigences commerciales particulières, au cours de l’exercice de l’assurance, la prime est en grande partie fixée au départ.

#### **4 Que font les assureurs maritimes pour promouvoir le transport maritime de qualité?**

- 4.1 Dans un secteur d’activité aussi diversifié que le marché maritime, il est difficile d’apporter une réponse précise à cette question. Cependant, dans la conjoncture actuelle où l’on se préoccupe de plus en plus de la nécessité d’éradiquer le transport maritime sous-normes, on peut dire que les assureurs maritimes sont conscients du rôle qu’ils ont à jouer, en tant que membres de la communauté maritime au sens large, pour soutenir les efforts en faveur des navires de qualité.
- 4.2 Ces dernières années, de nombreux assureurs sont devenus plus scrupuleux et exigeants dans la sélection des risques mais, eu égard à la nature concurrentielle du marché, tel qu’indiqué dans les précédentes réponses ci-dessus, cette action des assureurs particuliers n’aboutira pas forcément à l’élimination des navires sous-normes de la flotte mondiale. Le principal outil dont disposent les assureurs, autre que de refuser de couvrir le risque, est d’augmenter les primes mais, compte tenu du niveau de l’offre disponible actuellement sur le marché mondial, il est facile à nouveau pour les propriétaires de sélectionner au regard de la tarification. Il convient de garder à l’esprit que les frais d’assurance ne représentent qu’une moyenne estimative de 10 % à 12 % de la totalité des coûts d’exploitation des propriétaires de navires et que, dans ce contexte, même une augmentation sensible des primes n’aurait pas une influence pénalisante décisive sur ceux qui ont un bilan d’exploitation médiocre ou pour mettre hors d’activité les navires sous-normes sur la base des coûts.
- 4.3 Dans ce contexte, les associations nationales et l’IUMI s’efforcent, dans le cadre existant, d’encourager les bonnes pratiques et de diffuser des informations qui aideront les assureurs dans leur sélection des risques. La difficulté essentielle vient de ce que de nombreux régimes juridiques comportent une législation très développée en matière de concurrence qui limite la mesure dans laquelle les assureurs peuvent partager les informations. Parmi plusieurs arguments présentés dans le rapport de l’OCDE, on reconnaît que modifier, le cas échéant, la législation et la réglementation régionales et nationales afin de supprimer les obstacles qui limitent la circulation, entre les assureurs, des informations relatives aux aspects touchant la qualité des navires, aiderait considérablement ces derniers dans leurs efforts à cet égard.
- 4.4 Les démarches effectuées précédemment à cet égard par le secteur de l’assurance maritime auprès des autorités de contrôle n’ont pas abouti, mais on pense de plus en plus qu’en matière d’assurance maritime, il conviendrait de reconsidérer la question.
- 4.5 Ce problème est l’un de ceux qui préoccupent de longue date les assureurs maritimes au vu, notamment, de l’importante législation relative à la concurrence qui existe au sein de l’UE et qui limite de façon contraignante les informations que les assureurs peuvent se partager. Le régime juridique norvégien serait apparemment différent de celui de l’UE, mais le résultat final est le même.
- 4.6 Ces dernières années, les assureurs ont rencontré des difficultés croissantes pour partager les informations, à mesure que s’étouffait la législation européenne en matière de concurrence. L’un de nos membres qui travaille sur un marché de souscription a dû se montrer très attentif à la nature et à l’étendue des informations sur les clients qu’il partage avec les autres assureurs du marché.

- 4.7 Des problèmes précis à cet égard ont commencé à apparaître dans la première moitié des années 1990. On reprochait, alors, de plus en plus aux assureurs maritimes de ne pas faire suffisamment d'efforts pour promouvoir et soutenir le transport maritime de qualité. Au cours de cette période, les assureurs de cargaisons ont cherché à mettre en place un programme de classement des navires pour renforcer "l'Institute Classification Clause" (ICC). La clause ICC exige en substance qu'un navire soit correctement classé dans des sociétés de classification reconnues. Elle constitue le seul moyen dont disposent les assureurs de cargaisons pour faire en sorte que les navires qui transportent les marchandises assurées par leurs soins, satisfont au moins à une norme élémentaire. S'efforçant d'améliorer cette situation, les assureurs de cargaisons ont élaboré un système permettant d'attribuer aux navires une note de classement établie sur la base de plusieurs paramètres concernant, pour certains, directement le navire lui-même comme le type et l'âge et, pour d'autres, son propriétaire et son exploitant. Il est apparu que l'utilisation du système était susceptible de poser des problèmes en vertu de la législation européenne, les propriétaires visés étant en situation de poursuivre en justice les assureurs qui y avaient recours. Eu égard à cela, une démarche a été menée auprès de l'UE afin d'obtenir une forme de dérogation permettant le partage et l'utilisation des informations parmi les assureurs sans risquer une action de la part des propriétaires de navires. L'UE ayant confirmé qu'aucune dérogation de la sorte ne pouvait ou ne serait accordée, le système proposé a été abandonné.
- 4.8 Les amendements à la législation apportés en Norvège semblent représenter une avancée, mais obligent encore les assureurs à notifier aux assurés les informations qui sont partagées. Cette notification limitera inévitablement les bénéfices réels de la révision. Comme dans d'autres domaines, il est probable que les propriétaires qui prennent leurs responsabilités au sérieux et qui inquiètent le moins les assureurs, sont ceux qui accepteront le partage des informations, tandis que les propriétaires 'visés' refuseront que les renseignements les concernant y figurent.
- 5 **Quelles initiatives peut-on encourager, par le biais des FIPOL, afin d'aider les assureurs maritimes à partager les informations en vue d'améliorer la sécurité des navires, et ce, en gardant à l'esprit les obstacles juridiques qui existent dans certaines juridictions?**
- 5.1 Les principaux freins au partage des informations sont les restrictions juridiques liées à la législation sur la concurrence, car les informations partagées pourraient porter préjudice à un tiers. Ces préoccupations sont particulièrement présentes au sein de l'UE et aux États-Unis. Toutes mesures qui pourraient être prises au niveau international pour assouplir ces restrictions dans des domaines ayant une incidence sur le partage des informations relatives à l'exploitation et à la qualité des navires, pourraient aider le secteur de l'assurance maritime à soutenir les efforts en faveur du transport maritime de qualité.

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

Le Groupe de travail est invité à prendre note des informations figurant dans le présent document.

---