



Etude pour le [Comité d'Expert OMI/OIT](#)

## **L'abandon des marins – une solution par l'assurance**

### **Résumé**

Ce document est soumis par Seacurus Ltd, une compagnie se spécialisant dans des formules d'assurance de marins. Il explique comment une police d'assurance commerciale fournira un système de sécurité pour permettre à des Etats membres de remplir leurs responsabilités selon la résolution OMI A.930(22) - Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon de gens de mer.

Seacurus voudrait remercier le gouvernement britannique de son aimable soutien auprès du Secrétariat du groupe conjoint OMI-OIT sur les marins abandonnés. Seacurus présente cette communication fondée sur sa propre évaluation indépendante de la viabilité d'un produit commercial d'assurance contre l'abandon des marins et ce, sans l'appui ou le patronage officiel d'un Etat membre ni, d'un groupe d'observateurs auprès de l'OMI-OIT, quel qu'il soit.

### **Action à mettre en oeuvre**

Voir paragraphe 5.0, section 4.

### **Section 1 - Résumé**

#### **1.0 La condition pour cette police**

- 1.1 La viabilité d'une police "d'assurance contre l'abandon de marins" est fondée sur la condition que les responsables de la réglementation au niveau international et national imposent un système de sécurité financière pour garantir le rapatriement "des marins abandonnés" au moment opportun.

#### **2.0 Le but de cette police**

- 2.1 L'assurance contre l'abandon des marins :
  - 2.1.1 Fournira aux Etats membres de l'OMI et de l'OIT un moyen simple de faire appliquer et contrôler dans le cadre de leur législation nationale la Résolution A.930(22) de l'OMI – Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon de gens de mer ;
  - 2.1.2 Permettra aux Etats membres signataires des conventions OIT existantes, notamment la Convention sur le Rapatriement des marins (mise à jour), 1987 (N° 166) de se conformer à leurs engagements ; et à ceux qui entendent ratifier la prochaine convention consolidée internationale sur le travail des marins, de le faire en sachant qu'ils peuvent fournir un système de sécurité financière conforme à la réglementation internationale pour garantir le rapatriement des marins abandonnés ;
  - 2.1.3 Aidera les Etats membres à être en règle par rapport aux exigences de l'audit des Etats du pavillon.

### **3.0 Qui paiera pour la police ?**

- 3.1 Les armateurs/opérateurs individuels qui contracteront en battant sous le pavillon des gouvernements, paieront pour être couverts par l'assurance contre l'abandon des marins. Les primes seront calculées sur la base d'une adhésion par navire ou pour toute une flotte avec une police d'une durée de 12 mois. Les primes qui viendront à échéance devront être payées intégralement avant que la police ne soit appliquée ;

### **4.0 Les assurés**

- 4.1 Les marins embarqués sur le navire abandonné au moment de l'acte d'abandon seront les bénéficiaires de la couverture d'assurance.

### **5.0 Les déclencheurs de la police**

- 5.1 La police sera déclenchée lorsque l'armateur nommé dans la police n'honorera pas ses engagements contractuels envers les marins travaillant pour lui et en ce qui concerne :

- 5.1.1 leur rapatriement au moment opportun
- 5.1.2 le paiement des salaires de base

### **6.0 La portée de la police**

- 6.1 En cas d'abandon, la police couvrira les frais suivants, dans les limites prévues par la police :

- 6.1.1 Les coûts du rapatriement.
- 6.1.2 Les coûts de subsistance inévitables, y compris les coûts médicaux pour faciliter et mettre en oeuvre le rapatriement des marins abandonnés ;
- 6.1.3 Le non-paiement des salaires contractuels

### **7.0 Les assureurs**

- 7.1 Seacurus est en discussion avec les principaux groupements d'assureurs marins au sein de la Lloyds de Londres pour explorer la possibilité d'offrir aux armateurs des conditions basées sur des formules de polices couramment agréées. La Lloyds de Londres fournit :

- 7.1.1 L'expertise d'assurance marine
- 7.1.2 Un mécanisme pour la création d'un produit compétitif
- 7.1.3 Un système mondial de licences
- 7.1.4 Un réseau d'appuis mondiaux à travers les agents de la Lloyds.

### **8.0 L'approbation de la police**

- 8.1 L'approbation du texte de la police devra être obtenue de l'Assureur et de l'OMI/OIT;
- 8.1.1 L'approbation devrait faciliter la délivrance d'un certificat d'assurance devant être porté à bord des navires assurés, et susceptible d'être reconnu comme valide par le Port State Control et par les autorités de l'immigration.

### **9.0 Le coût de l'assurance**

- 9.1 Le coût est déterminé par une évaluation de la souscription du navire individuel ou de la flotte et garanti en fonction d'une matrice de garantie prédéterminée. La matrice effectuera un calcul des primes à partir des critères suivants :

- 9.1.1 Le nombre de marins par navire
- 9.1.2 La performance passée de l'armateur en matière de crédit
- 9.1.3 Le lieu de propriété (réelle ou autre)
- 9.1.4 Le type de navire
- 9.1.5 L'âge du navire
- 9.1.6 Le pavillon
- 9.1.7 Les pratiques commerciales

9.2 Une politique à bas coûts pour les armateurs dont la qualité est reconnue

## **10.0 Notification des créances**

10.1 Les créances devront être signalées à travers une ligne téléphonique multilingue fonctionnant 24 heures sur 24 permettant à tout moment l'accès direct du marin et de l'armateur à l'assureur.

## **11.0 Les créances et recouvrements**

11.1 Une équipe indépendante spécialisée dans les créances et le recouvrement travaillera avec l'armateur et les marins, avec les Etats du pavillon et du port, ainsi qu'avec les banques, pour résoudre les coûts et compenser les préjudices occasionnés au cours d'un abandon.

## **Section 2 – Les préoccupations des assureurs**

En l'absence d'un système de sécurité financière mandaté au plan national ou international, la fourniture d'assurance contre l'abandon de marins ne serait plus aussi viable, pour les raisons suivantes :

### **1.0 L'anti – sélection**

1.1 A moins d'avoir un mandat, il est probable que seuls les armateurs les plus susceptibles d'être défaillants souscriraient l'assurance ; le marché est alors peu favorable à l'assureur.

### **2.0 Manque de diversité du portefeuille / de modèle de fixation des prix compétitifs**

2.1 Les dispositions d'un mandat devraient permettre la diversité du portefeuille. La loi 'du grand nombre' crée une structure compétitive de fixation des prix qui permettrait la mise en place d'une formule d'assurance tout à fait abordable pour les armateurs de bonne qualité ainsi qu'un surcoût significatif pour les armateurs peu scrupuleux.

## **Section 3 – Autres préoccupations**

### **1.0 Les scénarios réalistes de désastre (RDS)**

1.1 Les assureurs gèrent l'accumulation de risques en tenant compte de 'Scénarios Réalistes de Désastre'. Les calculs de RDS garantissent que le capital et les réserves sont suffisantes pour gérer les pertes les plus importantes. En matière d'abandons d'équipages, le secteur de la croisière en particulier constitue une catégorie à haut risque, car il est considéré comme vulnérable à une attaque terroriste directe. Cela aurait de sérieuses répercussions économiques pour le marché de la croisière dans son ensemble et se traduirait par l'abandon potentiel de nombreux marins embarqués sur chaque navire.

## 2.0 P&I

- 2.1 Il semblerait qu'il y ait un malentendu général concernant la possibilité pour les assureurs P&I d'assurer le rapatriement des marins. Tant que ce malentendu subsistera, il agira comme un blocage à l'établissement d'un système opérationnel de sécurité financière.

L'assurance P&I ne répondra pas en cas d'abandon pour les raisons suivantes:

- 2.1.1 La cause principale de l'abandon de marins est l'insolvabilité de l'armateur. Les primes de P&I sont payables trimestriellement. Quand les finances se détériorent, les armateurs cessent de payer les primes de P&I (par exemple, Adriatic Tankers a été défaillant à hauteur de plus \$5millions de primes P&I impayées). Les armateurs insolvable ne sont donc pas assurés par P&I.
- 2.1.2 L'assurance P&I est en majorité mutualisée. Le système mutualiste est incompatible avec l'éventualité que les assurés solvables paient les dettes de ceux qui sont insolvable.
- 2.1.3 L'assurance P&I est fondée sur le principe du "payer pour être payé". En d'autres termes, les armateurs se font rembourser les créances qu'ils ont eux-mêmes réglées.
- 2.1.4 L'assurance P&I est une assurance de responsabilité civile au tiers qui couvre le rapatriement de marins en cas de maladie, de blessure ou, par suite d'une perte totale ou d'un accident majeur, à condition que l'armateur soit légalement responsable et que les primes aient été payées (voir ci-dessus).
- 2.1.5 Les P&I ne couvrent pas la responsabilité de rapatriement due à une rupture de contrat de travail - l'abandon des marins constituant effectivement une rupture.
- 2.1.6 L'assurance P&I n'est pas un système de sécurité financière et ne couvre pas l'armateur en cessation de paiements, c'est à dire si son insolvabilité le rend inapte à remplir ses obligations contractuelles par rapport au paiement du rapatriement et/ou des salaires des membres d'équipage.
- 2.1.7 Le Groupe International des P&I Clubs s'est ouvertement éloigné de ce type de couverture.

### Section 4 – Conclusion / Suites à donner

- 1.0 La Résolution 930(22) de l'OMI est un code de conduite bien rédigé en réponse à la prolifération de cas d'abandons de marins pendant les années 1990 ; cela a coïncidé avec une période néfaste du secteur du transport maritime. Le code de conduite est sensé être une mesure provisoire. Suite aux vérifications faites auprès des Etats membres, il semble que le code soit peu respecté. Cela nous amène à faire le commentaire suivant :

- 1.1 Les Etats membres ne respectent pas le code parce que la solution préconisée est perçue comme étant trop difficile à mettre en place sur le plan administratif et susceptible de créer un surcoût peu souhaitable pour l'administration de l'Etat du pavillon.
- 1.2 Tant qu'un système ne sera pas mandaté sur le plan national ou international, il est peu probable que les Etats du pavillon imposent de façon unilatérale un véritable système de sécurité financière. Cela les rendrait non compétitifs.

- 2.0 Pour que les marins et les armateurs de toutes nationalités puissent accéder à un niveau de protection convenable (et uniforme) quel que soit le pavillon du navire, il faudra qu'ils bénéficient d'un système de sécurité financière approuvé et disponible sur le plan international, ayant un mécanisme pour la gestion des situations d'abandon. L'assurance commerciale pourra répondre à cette exigence.

- 3.0** L'assurance commerciale permettra l'accès des Etats membres à un système de sécurité financière qui existera et qui sera réglementé sérieusement :
- 3.1 Des prix compétitifs fondés sur une vraie évaluation des risques
  - 3.2 Un processus réglementé sur le plan international
  - 3.3 Un moyen transparent d'auto régulation par le secteur du transport maritime
  - 3.4 Une solution internationale à un problème international
  - 3.5 La création d'un produit d'assurance qui milite vraiment contre les armateurs et les opérateurs sous-normes
- 4.0** L'assurance fournit aux Etats membres un moyen peu onéreux et efficace de remplir les obligations qui leur reviennent dans le cadre de la Convention Maritime Consolidée et toute nouvelle législation qui pourrait être produite par le Groupe de Travail conjoint OMI/OIT, sans qu'ils soient obligés de mettre en place d'infrastructure ou de système de support technique nouveaux. Cependant, un produit d'assurance commercial contre l'abandon n'est viable que si les Etats membres sont disposés à imposer l'application internationale de normes minima. Dans le cas contraire, nous pensons que le code de conduite continuera à être ignoré et que les marins et leurs familles resteront exposés sur le plan personnel aux conséquences de la prochaine période néfaste du transport maritime.
- 5.0** Par conséquent, Seacurus encourage fortement l'OMI à recommander aux Etats membres d'inclure la Résolution A.930(22) dans un instrument ou une convention contraignant, telle que SOLAS, en sachant qu'une solution commerciale est disponible.

Si vous avez des questions concernant le contenu de cette note et/ou de nos autres produits d'assurance, veuillez contacter :

Captain Thomas Brown  
Managing Director

Seacurus  
Design works  
William Street  
Gateshead  
Tyne & Wear  
NE10 0JP

Tel +44 (0) 191 4690859  
Fax +44 (0) 191 4697940

Email [tbrown@seacurus.com](mailto:tbrown@seacurus.com)

[www.seacurus.com](http://www.seacurus.com)