

Les séquelles du rapport Darling

J. H.

Volume 41, Number 2, 1973

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103781ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103781ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

H., J. (1973). Les séquelles du rapport Darling. *Assurances*, 41(2), 155–156.
<https://doi.org/10.7202/1103781ar>

Les séquelles du rapport Darling ¹

par

J. H. ²

II

A la suite du rapport Darling, les assureurs tant britanniques que canadiens se sont ressaisis. Ils ont annulé les barèmes de taux pour l'assurance maritime des navires circulant dans les eaux de l'Arctique ou dans les régions présentant un risque de glace comme le fleuve et le golfe Saint-Laurent, à certaines époques de l'année. Il était temps que la chose se fit, car les tarifs ne correspondaient plus à la réalité et à des données nouvelles. Voici en résumé ce que l'on a imaginé de part et d'autre:

155

1° — A Londres, suivant la manière ordinaire, on a supprimé les tarifs existants, qui ne tenaient pas compte d'une situation depuis longtemps dépassée, comme le signalait le rapport Darling. Puis, on a décidé que chaque cas serait traité isolément suivant ses caractéristiques particulières; ce qui laisse le champ libre à la discussion, en tenant compte de la construction du navire, des eaux qu'il emprunte, du nombre de voyages qu'il y fait et de la saison.

On adoptait ainsi provisoirement une manière de procéder permettant la concurrence et laissant à la tarification toute la souplesse possible. Chose curieuse, cependant, le nouveau tarif tient compte d'un voyage particulier et non de la durée du séjour dans les eaux exposées au risque de glace.

2° — De leur côté, les assureurs canadiens ont modifié leur attitude antérieure, tout en tenant compte de leur capacité propre et de leurs traités de réassurance:

a) en divisant les régions en un certain nombre de zones, correspondant au degré de risque présenté par chacune d'elles;

b) en appliquant à chacune des zones un facteur de risque variable suivant la saison et la durée du séjour dans les eaux où la glace présente un danger particulier.

¹ La première partie de cette étude a paru dans le numéro d'avril de la Revue, sous ce titre. L'auteur ne cherche ici qu'à résumer les mesures prises à la suite du Rapport.

² Avec la collaboration de M. Robert Simpson.

On a fait entrer ainsi en ligne de compte un élément nouveau, opposé au barème britannique qui, encore une fois, ne considère pas la durée, mais le voyage pris comme un tout.

156

Pendant ce temps, le gouvernement canadien n'est pas resté inactif. Ainsi, le ministre des Transports a imaginé une nouvelle classification des navires, des saisons et des zones, que lui permettent les travaux de son personnel et l'utilisation des statistiques accumulées. Au lieu des cinq ou six zones antérieures, on en a imaginé vingt-deux, donnant une meilleure analyse du risque. En classifiant la construction des navires existants, en créant des groupes nouveaux correspondant encore à des coques qui seront éventuellement mises en chantier¹, on est parvenu à préparer la base de tarifs correspondant à des barèmes tenant beaucoup mieux compte:

- i. des conditions particulières de chaque zone ou région.
- ii. de la résistance des navires au risque de glace.

Ainsi, on permettra l'établissement de tarifs beaucoup mieux conçus et appliqués que dans le passé. Ce qui dans l'ensemble est l'intention du rapport Darling.

On trouve dans ces initiatives une collaboration essentielle entre l'entreprise privée et l'État. Quand celui-ci se rend compte qu'il y a abus, il est normal qu'il intervienne, qu'il fasse procéder à une meilleure utilisation des données et surtout qu'il contribue à faire avancer l'étude du sujet par les moyens puissants dont il dispose. C'est cette suggestion que faisaient nos collaborateurs, MM. Brochu et Simpson, à propos de la navigation sur les deux rives de la Baie d'Hudson²: l'une semblant présenter des conditions de navigation beaucoup plus avantageuses que l'autre à certains moments de l'année.

Un premier pas vient d'être fait par l'assainissement de l'assurance maritime dans les régions nordiques; il ne faudrait pas qu'on s'arrête là. Il appartient au gouvernement et aux assureurs de collaborer et non de s'opposer à des coopérations, dont dépend une meilleure connaissance du sujet, avant qu'on procède à de nouveaux changements de tarif, le second élément étant en fonction directe de l'autre.

¹ Certains armateurs sont un peu sceptiques sur la possibilité de réalisation. Mais sait-on jamais...

² Voir dans « Assurances » de juillet 1971: *La navigabilité des eaux de l'Arctique*.