

L'assurance maritime : évolution de la perception du risque

Au regard de la valeur des capitaux engagés et des dommages susceptibles d'être causés et subis en mer, le recours à l'assurance se révèle indispensable. Historiquement, l'assurance maritime trouve son origine dans le prêt à la "grosse aventure". Connu depuis l'Antiquité, ce mécanisme permet à l'armateur de financer son expédition grâce à l'argent d'un prêteur, moyennant un taux d'intérêt très élevé (entre 10 et 30%). La particularité de ce prêt qui sert d'assurance est, qu'en cas de naufrage, le prêteur ne reverra pas son investissement et ses intérêts. L'armateur sera alors délivré de toute dette. En revanche, en cas de succès, l'armateur s'engage à rembourser le prêt majoré des intérêts. Les risques pèsent donc majoritairement sur le prêteur, lequel ne va parfois accepter le prêt qu'avec un équipage et un capitaine renommés. Bien que l'objet de l'assurance maritime reste aujourd'hui le même : garantir le risque relatif à une opération maritime, quelle est aujourd'hui la réalité du marché de l'assurance maritime et à quels nouveaux enjeux doit-il faire face?

Les fondements de l'assurance maritime

Une assurance de risques particuliers

Les risques assurés sont qualifiés de maritimes. Il s'agit d'événements susceptibles de causer des dommages au navire et/ou aux marchandises. La survenance éventuelle de ces risques est prise en considération dans la police d'assurance pour déterminer l'étendue de la garantie. L'assurance sur corps (*Hull and Machinery cover*) garantit les risques de pertes et dommages matériels pouvant être subis par le navire et ses accessoires. Elle peut garantir également les recours des tiers pour abordage ou heurts et couvre la rémunération d'assistance et la contribution aux avaries communes¹ dans la limite de la valeur agréée du navire assuré. L'assurance sur facultés (*Cargo cover*) vise à garantir les dommages subis par la marchandise, lors de son transport, de son chargement, déchargement, de son stockage (60 jours) ainsi que les frais raisonnablement engagés en vue de la préserver. Le risque sera exclu de la garantie si les dommages sont dus à des conditions de transport contraires à celles prévues au contrat.

¹ Art L5133-3 C. transports "Les avaries communes sont décidées par le capitaine et constituées par les dommages et dépenses extraordinaires exposés pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime." Elles doivent résulter d'un péril, doivent être volontaires et consenties dans l'intérêt commun de l'expédition maritime.

L'assurance responsabilité (*Protection and Indemnity cover*) couvre les dommages causés par l'activité du navire qui ne sont pas couverts par l'assurance corps classique (dommages de pollution, responsabilité en cas d'abordage, etc). Sont exclus de la garantie de ces différents types d'assurance, les dommages résultant de la faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré. Depuis une directive européenne de 2009², tout navire de plus de 300 tpl et battant pavillon d'un Etat membre ou faisant escale dans un port de l'Union européenne doit être assuré afin de couvrir les créances maritimes. Cette obligation est la conséquence directe des catastrophes maritimes ayant eu lieu dans les eaux européennes.

La forme de l'assurance maritime

Dans l'évaluation des risques pour l'assurance corps de navire, l'assureur prend en compte les aspects techniques du navire : le type de moteur, le constructeur, l'année de construction, la jauge brute, ainsi que le pavillon, les éventuelles avaries, la santé financière de l'armateur. L'étude se fait au cas par cas. Il existe des systèmes de modélisation des risques avec l'attribution d'un score, au travers de statistiques de sinistralité. Pour les risques relevant de la marchandise, les assureurs surveillent l'accumulation des risques (modèle informatique, inspection physique des entrepôts....).

Parmi les assureurs maritimes il existe des compagnies d'assurance classiques, les mêmes avec qui on conclut une assurance habitation ou une assurance auto. Ce sont des compagnies qui choisissent de développer une branche maritime, en proposant des polices d'assurance corps ou facultés. Il existe aussi des structures particulières, propres au milieu maritime: les *Protection and Indemnity Clubs* (P&I Clubs). Ces Clubs, nés en Angleterre au XIX^e siècle sont composés d'armateurs qui mettent en commun des fonds afin de constituer une réserve d'indemnisation et permettre de couvrir certains risques insuffisamment garantis par les polices d'assurances maritimes notamment les dommages à l'environnement relevant de la responsabilité civile (RC) de l'armateur. Ainsi la couverture d'un risque suite à un dommage est assurée par l'ensemble du Club (*International Group of P&I*), les montants garantis peuvent donc être très élevés. Les clubs fonctionnent sur un système mutualiste (la somme des cotisations

² Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009.

annuelles marque la limite de la couverture totale par le Club), contrairement aux assurances traditionnelles qui fonctionnent sur la base d'un modèle d'entreprise classique.

Par le biais de la police "dommage" qu'il propose, l'assureur s'engage à couvrir une série de risques auxquels le navire pourrait être confronté. Il existe deux types de polices : les polices dites "tous risques" et les polices dites "FAP sauf...", pour "Franc d'Avarie Particulière, sauf..." La première couvre à priori tous les dommages pesant sur l'objet du contrat (soit le navire soit la marchandise), et énumère ensuite quels sont les risques exclus, c'est-à-dire ceux que la police ne prend pas en charge. La police "FAP sauf" ne couvre à priori aucun risque, sauf ceux qu'elle énumère expressément (sauf exclusion). L'intérêt de cette distinction apparaît lors de la mise en œuvre de la garantie. Dans le système "tous risques", il appartiendra à l'assureur, de prouver en quoi le sinistre relève de la liste des exclusions. A l'inverse, dans le système "FAP sauf", c'est à l'assuré, de démontrer en quoi son dommage correspond à l'un de ceux mentionnés dans la liste des dommages couverts.

Les règles prudentielles de l'UE en matière d'assurance maritime

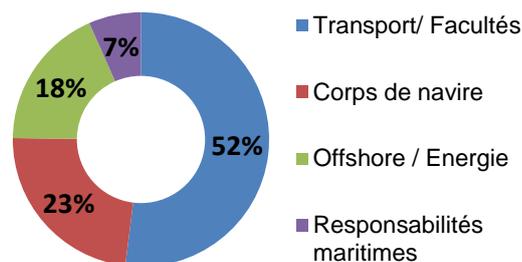
Par crainte du risque systémique (défaillances en chaîne des acteurs, banques, assureurs et plus largement du monde financier). et au regard de la crise des *subprimes* de 2007, la Commission européenne a adopté des normes plus strictes en matière de règles prudentielles pour les banques et les assureurs au travers de la directive Solvency (solvabilité) Il mise en place depuis le 1er janvier 2016. Cette directive européenne relève le niveau des fonds propres et capitaux pour qu'il soit conforme au niveau de risque géré par les sociétés et mutuelles d'assurance. Elle renforce l'obligation qu'ont les assureurs d'informer de façon constante leur autorité de contrôle, via la constitution de rapports sur la maîtrise des risques internes à la compagnie. Les sociétés d'assurance ont dû recourir à des systèmes d'informations plus performants. Dans ce contexte réglementaire on assiste à un phénomène de concentration des assureurs et des mutuelles maritimes afin de supporter ces investissements.

L'évolution du marché de l'assurance maritime

Le chiffre d'affaires des assurances a connu de fortes variations ces dernières années. La chute de la valeur des navires a entraîné la baisse des primes d'assurance, rendant ainsi le marché atone. La flotte mondiale (en nombre et en tonnage) ne cesse de grossir et pourtant depuis ces dix dernières années, on note une diminution flagrante de 45% de perte totale³ des navires, notamment

³ En assurance, on parle de perte totale dès lors que le navire est soit, irrémédiablement détruit (perte technique), ou lorsque le montant des réparations est plus élevé que la valeur du bien lui-même (perte économique).

Primes d'assurance maritime mondiales en 2014 par secteur d'activité



Source Rapport BRS 2016

en raison d'un rajeunissement de la flotte mondiale, d'une meilleure formation des gens de mer et des campagnes de contrôle plus intensives par les Etats du port. En 2016, 85 navires de plus de 100 tonnes ont été recensés en perte totale à travers le monde. Cependant et selon l'IUMI (*International Union of Marine Insurance*), les sinistres de grandes ampleurs, peu en nombre mais d'un fort impact financier ont augmenté en 2016. Ces sinistres comprennent la perte totale du navire, le décès de membres d'équipage ou une atteinte grave à l'environnement. Ces pertes totales sont le fruit de trois causes principales: des mauvaises conditions climatiques, des échouages et le risque de départ de feu et d'explosion. Il existe une forte disparité entre les différentes régions du monde. Les principales zones de sinistre se situent en Chine méridionale et en Asie du Sud-Est. Les navires de pêche et les navires conventionnels représentent 60% des pertes mondiales. Dans une conjoncture économique défavorable, avec la baisse des cours des matières premières et un excédent de navires, certains propriétaires seraient tentés de rogner sur les mesures de sécurité en repoussant l'entretien de leurs navires. Les assureurs constatent un accroissement des demandes d'indemnisation liées à la fatigue en raison d'un équipage réduit et d'un manque de formation dans certains domaines (navigation électronique).

Dans ce contexte économique difficile et ultra concurrentiel, on constate une diminution des primes d'assurance et ce pour tous les segments du marché. Les primes d'assurances maritimes ont reculé de 3,2% entre 2013 et 2014, en raison d'une forte capacité d'assurance de la part des assureurs ainsi que d'une exacerbation de la compétition entre les acteurs. Cette baisse, notamment celle se rattachant aux primes d'assurance sur facultés s'explique aussi par une diminution significative de la valeur assurée. Dans un contexte de chute des prix du brut, le transport maritime lié aux services parapétroliers et paragaziers offshore est en récession (baisse des activités et gel des investissements), cela a eu comme conséquence une diminution des sinistres, une baisse des primes collectées d'assurance et de réassurance.

Evolution des cotisations d'assurance maritime et transports en 2015 du marché français en million d'euros

En M d'€	2015	2014	%2014/2015
Corps	327,3	350,5	-6,6%
Marchandises transportées	606,8	622,5	-2,5%
Ensemble	934,1	973	-4%

FFA décembre 2016 Assurance Transport – Données clés 2015

Des risques singuliers pour les assureurs

On peut identifier deux types de risques classiques ; les risques ordinaires prévus par la police d'assurance et les risques de guerre qui feront l'objet d'un contrat d'assurance additionnel spécifique (risques politiques, troubles civils, fait du prince, sabotage, vandalisme, expropriation, confiscation, piraterie, grève...). A cette couverture complémentaire seront assorties des conditions particulières de navigation ou de mouillage ainsi que des recommandations et des stipulations impératives (*warranties*). Par exemple pour le Yémen ou la Libye, ces surprimes oscillent entre 0.5% à 2% de la valeur agréée⁴ du navire selon le type de navire, sa zone de navigation, sa cargaison. Les assureurs sont amenés à être réactifs aux changements géopolitiques de ces régions tant négatives que positives, afin de coller au plus près à la réalité du risque encouru. En effet, un risque est par nature évolutif. Il appartient aux opérateurs d'être en veille permanente sur les risques, et de développer une culture du risque.

Le risque d'accumulation de valeur

Une "mondialisation en accélérée" vécue par certains pays, fait courir de nouveaux risques en dépit de les avoir mal anticipés et évalués. La course au **gigantisme tant des places portuaires** que des **navires** inquiète les assureurs qui voient dans cette **accumulation de valeur** en un seul lieu un risque difficilement soutenable, le recours à la réassurance est ici salvateur. Selon l'IUMI, la valeur du fret à Shanghai peut atteindre 1,6 Mds \$ par jour. L'explosion en août 2015, du port de Tianjin en Chine causa probablement la plus grande perte de l'histoire sur le marché faculté. La facture estimée de cette catastrophe humaine et économique oscille entre 3 à 3.5 Mds \$.

Le phénomène de paquebots géants, de super-yachts, du gigantisme des porte-conteneurs d'une capacité pouvant atteindre jusqu'à 20 000 équivalents vingt pieds (evp) fait courir des risques dont le montant en cas de perte serait considérable. Certains experts estiment la valeur potentielle maximale des marchandises transportées par les porte-conteneurs géants (20 000 evp) à près de 985

M\$⁵. Une réévaluation des risques ne devrait-elle pas être débattue lorsque l'on sait qu'en dix ans les porte-conteneurs ont augmenté leur capacité de chargement de 80% ?

Des navires ultra spécifiques et donc à forte valeur ajoutée comme les méthaniers, les navires sismiques ou encore les paquebots géants dont la valeur est bien souvent supérieure au milliard de dollars incitent à la dispersion des risques et au partage de la charge de l'indemnisation via la réassurance ou la coassurance⁶.

L'émergence de risques nouveaux via le changement climatique

Les phénomènes climatiques exceptionnels se sont accrus mettant en péril la chaîne d'approvisionnement, on peut citer le naufrage au large des Bahamas du navire *El Faro* pris dans un ouragan en octobre 2015 et dont le bilan humain fit 33 morts. Entre 2001 et 2005, 30 % des navires déclarés en perte totale l'ont été en raison des mauvaises conditions climatiques. Alors qu'entre 2011 et 2015 ce pourcentage a grimpé jusqu'à plus de 45%. Certains auteurs pointent le changement climatique global et l'apparition de phénomènes naturels de plus en plus violents. L'autre phénomène dû au changement climatique est celui de la fonte des glaces et de l'ouverture pendant une partie de l'année des routes du Nord-Est et du Nord-Ouest qu'empruntent désormais les navires marchands et les navires de croisière. On constate une augmentation des sinistres dans la zone Arctique. En 2006, on comptabilisait 8 accidents alors qu'en 2015, 71 accidents ont été recensés, soit 29% de plus qu'en 2014.

Les zones polaires, sont des zones géographiquement définies (latitudes et longitudes), "zones de navigations spéciales" pour lesquelles la couverture de l'assureur se réduit. Cette délimitation spatiale est ensuite complétée par une délimitation temporelle. Si certaines zones sont exclues de la garantie quelle que soit la saison, d'autres en revanche ne le sont que pour une durée déterminée. Cette durée correspond aux périodes de gel de la mer, lorsque la glace présente des risques pour la navigation. Le paiement d'une surprime pourra y remédier. Le syndicat d'assureurs Lloyd's a par exemple imposé une surprime de 15% dans la zone subarctique de la baie d'Hudson.

Les zones de piraterie

Il ne s'agit pas véritablement d'une zone au sens géographique du terme, puisqu'il s'agit d'exclure de la garantie des dommages que l'assuré est susceptible de subir en raison d'un acte de piraterie. Selon le Bureau

⁴ La valeur agréée est la valeur du navire telle que convenue entre l'assureur et l'assuré. Les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation sauf en cas de fraude de l'assuré ou en matière de contribution à l'avarie commune. La valeur agréée est importante lors du calcul de la prime d'assurance, elle fixe le montant que l'assureur devra à son assuré en cas de perte totale du navire.

⁵ JMM mai 2017 n°5073

⁶ La coassurance consiste à assurer un même risque auprès de plusieurs assureurs (selon un modèle horizontal). La réassurance consiste pour l'assureur à réassurer le risque initial auprès d'un réassureur (selon un modèle vertical). Ces mécanismes permettent aux assureurs de se partager la charge de l'indemnisation, favorisant ainsi leur solvabilité.

Maritime International (BMI) la piraterie consiste en "Tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte".

Pour les assureurs le risque de piraterie est faible dans sa fréquence mais sera de forte intensité. Au premier semestre 2016, on note une légère recrudescence des actes de piraterie au large de la Somalie. Autres points chauds de la planète le golfe de Guinée; le détroit de Malacca, la mer de Sulu et dans une moindre mesure la mer des Caraïbes. Sur l'année 2016, le BMI a comptabilisé 191 actes de piraterie, soit l'année la plus faible depuis 20 ans. Parallèlement le nombre de kidnapping a fortement augmenté (151 marins pris en otage et 62 kidnappés en 2016, contre 19 en 2015).

Le Code des assurances prévoit expressément que l'assureur ne couvrira pas, sauf convention contraire, les pertes et dommages subis par l'assuré en raison d'un acte de piraterie. Le risque de piraterie fait partie des risques de guerre (ex: guerre civile, révolution, insurrection, etc.). On parle ici de risque de guerre, par opposition au risque ordinaire couvert par la police d'assurance. Le risque de guerre (*war risks*), incluant la piraterie, ou le terrorisme peut être couvert par des compagnies d'assurance généralistes (ex: compagnie Helvetia), ainsi que par des assureurs spécialisés, comme le groupement du GAREX. Le risque exceptionnel suppose, pour être couvert, que les parties concluent un nouvel accord spécifique pour ce type de risque.

La piraterie a fait grimper les primes d'assurance. Après les nombreuses attaques en 2008, le coût de la surprime d'assurance est passé de 500 \$ par navire pour un voyage, à 150 000 \$, parfois. La surprime se calcule selon différents facteurs, avec des tarifs de référence par zone, les risques statistiques suivant la zone envisagée pour l'expédition, la période de l'année. La présence de gardes armés à bord des navires, afin de dissuader toute action de piraterie a permis de baisser les primes de police d'assurance.

Le cyber-risque

L'usage croissant des technologies numériques pour une meilleure traçabilité de la marchandise, du navire, une optimisation de la chaîne d'approvisionnement n'est pas sans poser de question en termes de sécurité de la navigation en cas de piratage du système d'information. Le risque cyber, est un risque transversal dont les conséquences financières sont difficilement évaluables. Il peut se manifester sous la forme :

- D'actes malveillants qui visent des systèmes de communication et/ou de navigation, ou
- D'accidents liés à des dysfonctionnements de matériels technologiques et/ou d'une maladresse d'un opérateur (clé USB infectée).

Les conséquences d'une cyber-attaque peuvent être multiples (détournement de cargaison, black-out de la place portuaire, détournement de navire...). Le cyber-risque n'est aujourd'hui pas couvert par les assureurs maritimes français (clause d'exclusion), mais des études sont en cours afin de donner des garanties spécifiques. Une autre solution serait de faire appel à de la réassurance via la "caisse centrale de réassurance" (CCR Re), qui est détenue à 100% par l'Etat. La CCR re présente la particularité de proposer, avec la garantie de l'Etat, des couvertures illimitées pour des risques exceptionnels, non assurables souscrits en France, qui naissent de l'utilisation de transport de toute nature ou se rapportent à des biens en cours de transport (ex: risque de guerre, actes terroristes...).

La consécration du préjudice écologique pur

Suite au naufrage de l'Erika, puis à la loi sur la biodiversité de 2016 le préjudice écologique est désormais intégré en droit français. Il existe deux types de réparation du préjudice écologique;

- l'un fondé sur une responsabilité subjective avec la réparation du préjudice écologique dérivé (réparation des atteintes aux personnes et aux biens).
- l'autre sur une responsabilité objective via la réparation du préjudice pur, fondée sur une atteinte à l'environnement en tant que tel (n'ayant aucune répercussion sur un intérêt humain particulier).

Avant de garantir le préjudice écologique (relevant de la RC de l'assuré), les assureurs maritimes et P&I Club sont amenés à évaluer les préjudices assurables et le montant de ceux-ci au travers d'audits. L'assuré doit en amont prendre des mesures de protection afin de prévenir le risque de pollution et ainsi réduire la survenance d'un tel risque. L'étendue de la garantie des assureurs en matière de préjudice écologique, reste limitée aux éléments patrimoniaux et extrapatrimoniaux du préjudice écologique dérivé (ex: remise en état) au détriment du préjudice écologique pur dont l'évaluation reste à la libre appréciation du juge donc incertaine et difficilement assurable. Cette évaluation pouvant aller du simple euro symbolique aux millions d'euros. On comprend mieux la réticence des assureurs à intégrer la couverture de ce risque dans leur police d'assurance RC. De nombreuses questions restent en suspens, à la jurisprudence d'en préciser les contours (méthode et évaluation monétaire) et ainsi de diminuer le risque d'insécurité juridique pour les professionnels tant armateurs qu'assureurs.

Frédéric QUASHIE, Edouard ROLLAND,
Axel SPINEC, UBO
Camille VALERO, ISEMAR