

- Assurance des très grands navires de commerce.  
Quels sont les nouveaux enjeux ?

- PROPELLER CLUB
- LE 27 FEVRIER 2017

- Par Alexandre Adjadj

helvetia



Les dernières années ont été marquées par des marchés difficiles.  
La capacité d'emport (Tpl) a progressé fortement en particulier entre 2004 et 2015 où elle a doublé.

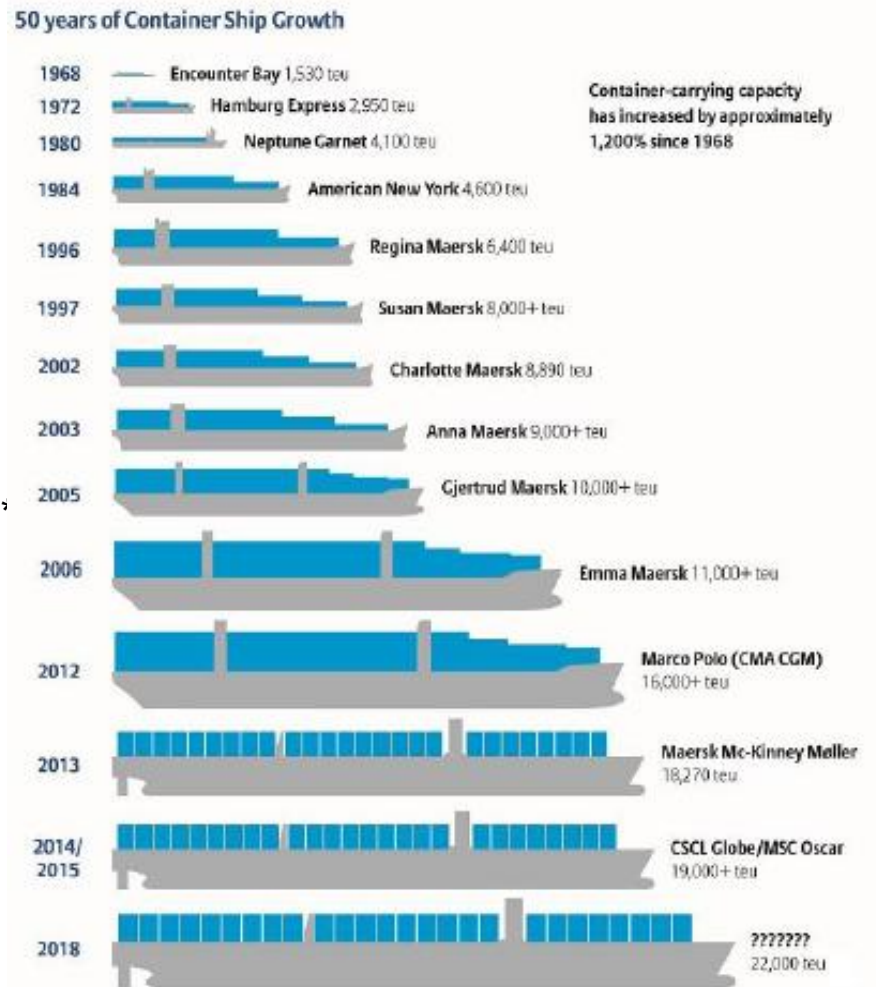
En l'espace de 20 ans , la capacité de la flotte de vraquiers a été multipliée par 3 , celle de porte-conteneurs par 8.

Le résultat: Une surcapacité qui maintient les taux de fret à des niveaux bas et qui modifie la nature des risques.

Pour répondre d'abord à une demande mondiale et faire des économies d'échelle, on a construit des navires de plus en plus gros. Ce qui a d'ailleurs contribué à alimenter la surcapacité.

Une consultation de la base seaweb en Mai 2015 indiquait:  
 117 PC de plus de 15.000 EVP\* en exploit  
 En cours de construction ou en commande.  
 Dont 21 de plus de 20.000 EVP\*

En Février 2017:  
 On passe à 151 PC de plus de 15.000 EVP\*  
 Dont 40 de plus de 20.000 EVP\*



\*EVP: équivalent vingt pieds.

Le gigantisme ne touche pas que le secteur du conteneur:

-Minéraliers  
minéraliers géants de VALE ( L:362m l:65m d:23m)



-Méthaniers  
design Q-MAX (L :345m l:55m d:12m)



## -Car carriers

Petits navires comparés aux PC géants, minéraliers etc

Mais géants dans leur catégorie.

8500 véhicules / L: 200m l:36m d 11m



## -Paquebots

Harmony of the seas

6360 passagers et 2100 membres d'équipage

L:362 m l:47m d: 9.3m



De lourds chantiers pour que le monde maritime et portuaire s'adaptent:

Adapter les ports : Agrandissement des structures portuaires pour permettre les manœuvres , faciliter le chargement déchargement et transfert des conteneurs mais aussi augmenter la capacité de stockage. En Europe , on a pu constater au cours des 20 dernières années l'extension de ports tels que Anvers, Rotterdam, Le Havre , Barcelone; les nouveaux terminaux de Wilhelmshaven, Sines et Londres.

Adapter les voies maritimes:

2 exemples récents:

-l'extension du canal de Panama achevé après 11 ans de travaux (4.5 milliards \$) . Un nouveau format neo panamax (jusqu'à 13000 EVP) est créée. (en comparaison aux 5000 EVP des panamax).

-L'Egypte a de son côté mis une année a créer une nouvelle voie et permettre ainsi de réduire le temps de traversée dans le canal de Suez.

# L'IMPACT POUR LES ASSUREURS

L'évolution de la charge de sinistre :

2007 : MSC NAPOLI 190 m\$ (approx)

Le MSC Napoli était un PC de 4688 EVP, chargé de 2318 conteneurs victime d'une voie d'eau et volontairement échoué en Manche.

2011: RENA 425 m\$ (approx)

Le RENA était un PC de 3032 EVP. Il s'est échoué en Oct. 2011 dans une zone éloignée de tout en NZ avec "seulement" 1368 conteneurs à bord. Il a fallu un peu plus de 2 ans pour récupérer 76% des conteneurs .

Aujourd'hui : Scénario de l'ordre du milliard exemple: PC 19.000 EVP

-Perte corps (valeur assurée) : 200 m\$ (approx)

-Perte marchandise : 800 m\$ (approx)

-Retirement d'épave et RC : potentiellement en centaine de millions d'euros



L'impact pour les assureurs P&I est potentiellement plus important que pour les assureurs corps/facultés, du moins plus difficile à anticiper.

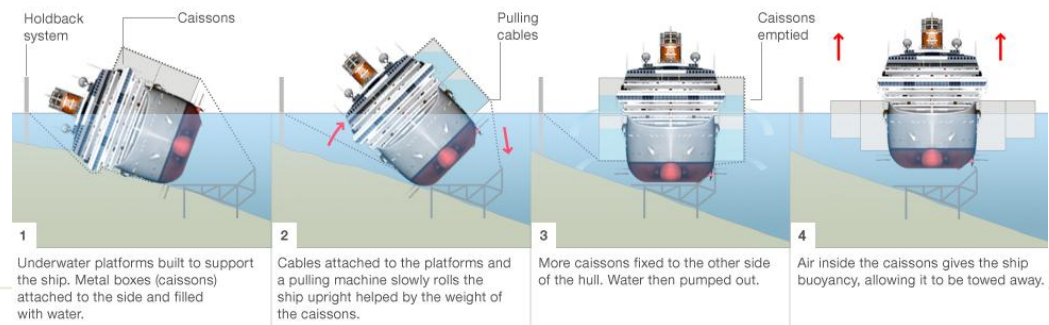
Le retirement de l'épave peut facilement être un multiple de la valeur corps. Prenons l'exemple du Costa Concordia:

-Valeur Corps 500 m€ . L'exposition est limitée par la coassurance (28 compagnies différentes).

-retirement d'épave et démantèlement : 1.6 milliards € ( opération utilisant du matériel sur mesure)



Salvage operation



-Cumul à bord des navires et difficulté d'identification des marchandises transportées.

-Cumul des navires dans le peu de ports pouvant accueillir les unités (concentration des risques : exemple de Tianjin : affectant des logements , entreprises (1700) , vehicules (10.000) , conteneurs (7500), et des centaines de vies humaines. Estimation de l'ordre de 5 à 6 milliards USD dont un montant élevé pour l'assurance maritime)

-Navigations dans des zones reculées (ex Arctique) où les conditions de sauvetage sont extrêmement complexes voire impossibles, pas d'infrastructures hospitalières , matériel nécessaire non adapté au grand froid.

-Risque de bloquer des voies maritimes :

Ex: en février 2016, le CSCL Indian explorer (PC de 19100 EVP) s'échoue sur l'Elbe: 12 remorqueurs pour le sortir.

A la même période l'APL VANDA (PC de 14000 EVP) s'échoue sur un banc de sable dans le Solent: 8 remorqueurs nécessaires.

Avril 2016: le MSC Fabiola (PC de 13000 EVP) s'échoue dans le canal de Suez.

-Lay up des navires sans emploi

-Cyber risk (évolution des technologies œuvrant pour la sécurité maritime mais également des techniques de piratage)

La sélection et la maîtrise du risque passent par des aspects liés à la politique de souscription de la compagnie mais aussi par des aspects réglementaires, en vue de garantir le paiement en cas de sinistre.

A) Changements dans les aspects réglementaires:

Solvabilité II

B) Politique de souscription et mode de fonctionnement:

Ex: Limitation des parts , des engagements

Adapter les conditions de garanties (en fonction de l'âge par exemple ou d'un manque d'information)

Exclusion ou souscription sous conditions de certains risques (en raison de leur nature ou de leur localisation)

Connaissance de l'armateur , du leader assurance (qui doit être approuvé par la compagnie).

Analyse technique de la flotte et de la qualité de l'armateur.

Réassurance.

Une directive européenne qui s'impose à l'ensemble des acteurs européens de l'assurance.

Solvabilité 2 a force de loi dans chaque pays membre de l'U.E depuis le 01/01/2016

## **L'objectif de Solvabilité 2 :**

Garantir aux assurés que, quelles que soient les conditions de marché, son sinistre sera toujours payé.

Qu'est-ce que Solvency II implique ?

ANTICIPER!

L'assureur ne regarde pas seulement sa capacité à payer ses sinistres à un instant T...

Mais il simule tous les cas possibles qui pourraient le mettre en défaut dans le futur : perte de CA, augmentation de la sinistralité, crack des marchés financiers.

Le texte impose des scénarios pour définir le capital de solvabilité pour des situations jugées les plus défavorables.

En marine , 2 scénarios imposés:

-Collision entre un tanker et un bateau de croisière dans les eaux américaines

-Explosion d'une plate forme pétrolière.

Le maitre mot : Connaissance du risque

A la souscription les points suivants doivent être passés en revue:

- pavillon
- société de classification / organisme de certification ISM
- type de navire
- performances lors des contrôles par l'état du port
- expérience de la compagnie dans cette activité
- chantier de construction du navire/ chantier de transformation
- Année de construction
- matériel de propulsion.
- Statistique du client
- zone de navigation

Les outils à disposition du souscripteur sont les suivants:

- Equasis
- IHS Fairplay Sea-web
- Site internet de l'armateur ou de la société de management
- Dossier courtier.

Audit compagnie / expertise navires:

Le souscripteur peut demander des compléments d'information sur le management de la compagnie ou sur les navires par le biais d'audits compagnie ou d'expertises de navires.

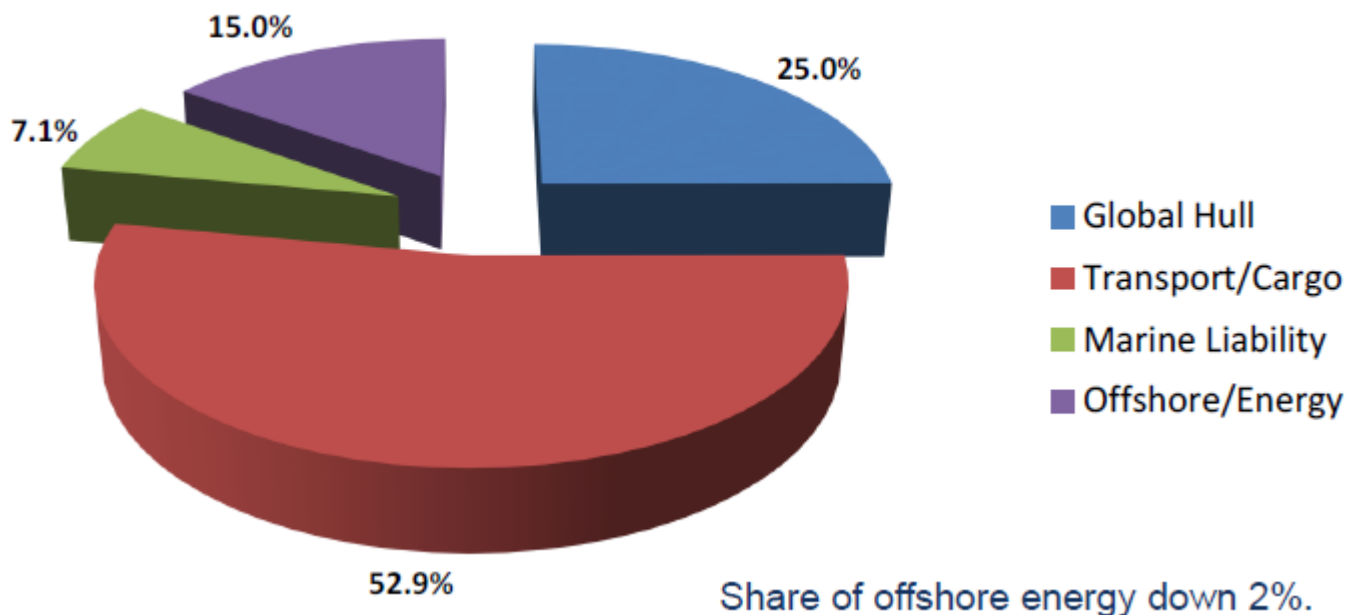
Les formats suivants sont généralement utilisés:

Pour les audits compagnie: JH2013/007C Crew and office management assessment.

Pour les navires:

- JH2013/007A : Engine room, machinery and bunker fuel risk assessment
- JH2013/007B : Condition Survey
- JH2013/007D : Structural condition survey

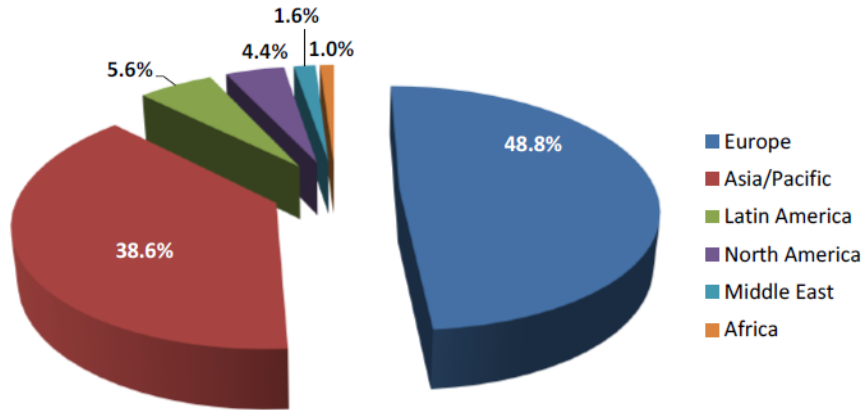
# Marine premiums 2015 : 29.9 milliards USD



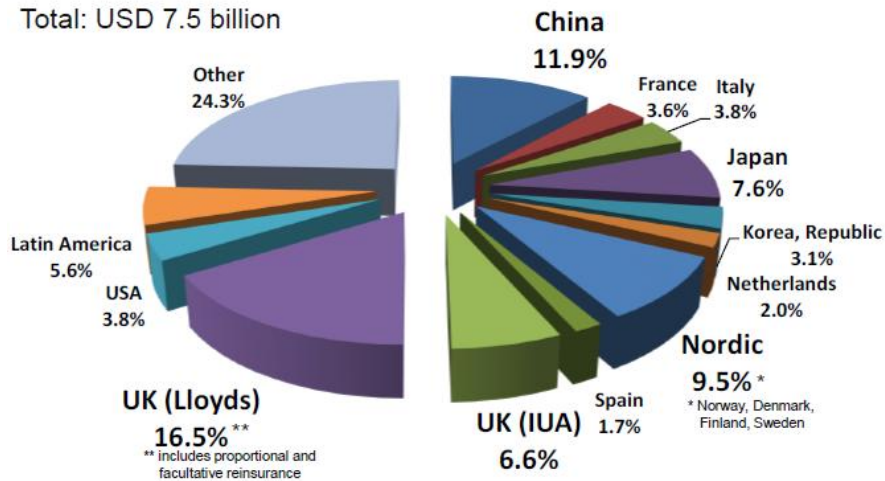
Source IUMI

# CORPS 2015 : par région et par marché

Total: 7.5 USD billion / Change 2014 to 2015: -8.4%



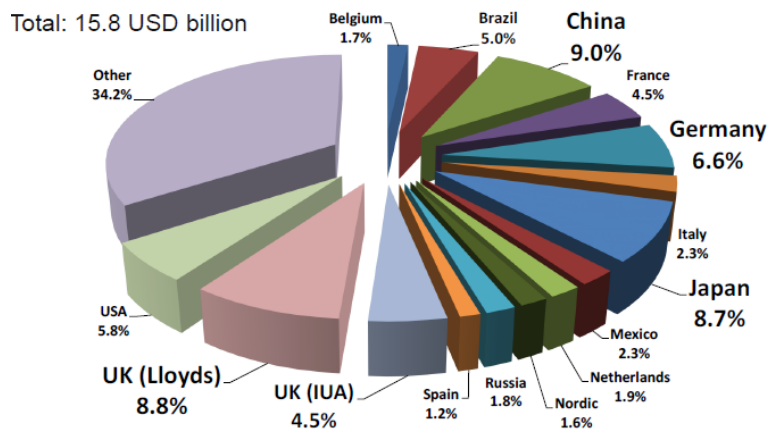
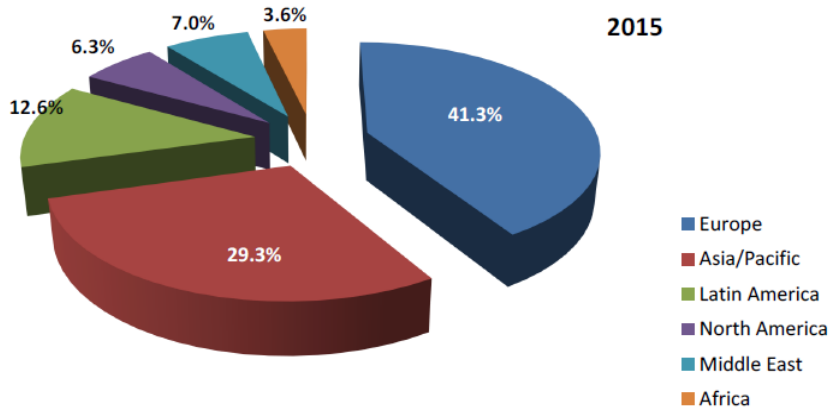
Total: USD 7.5 billion



Source IUMI

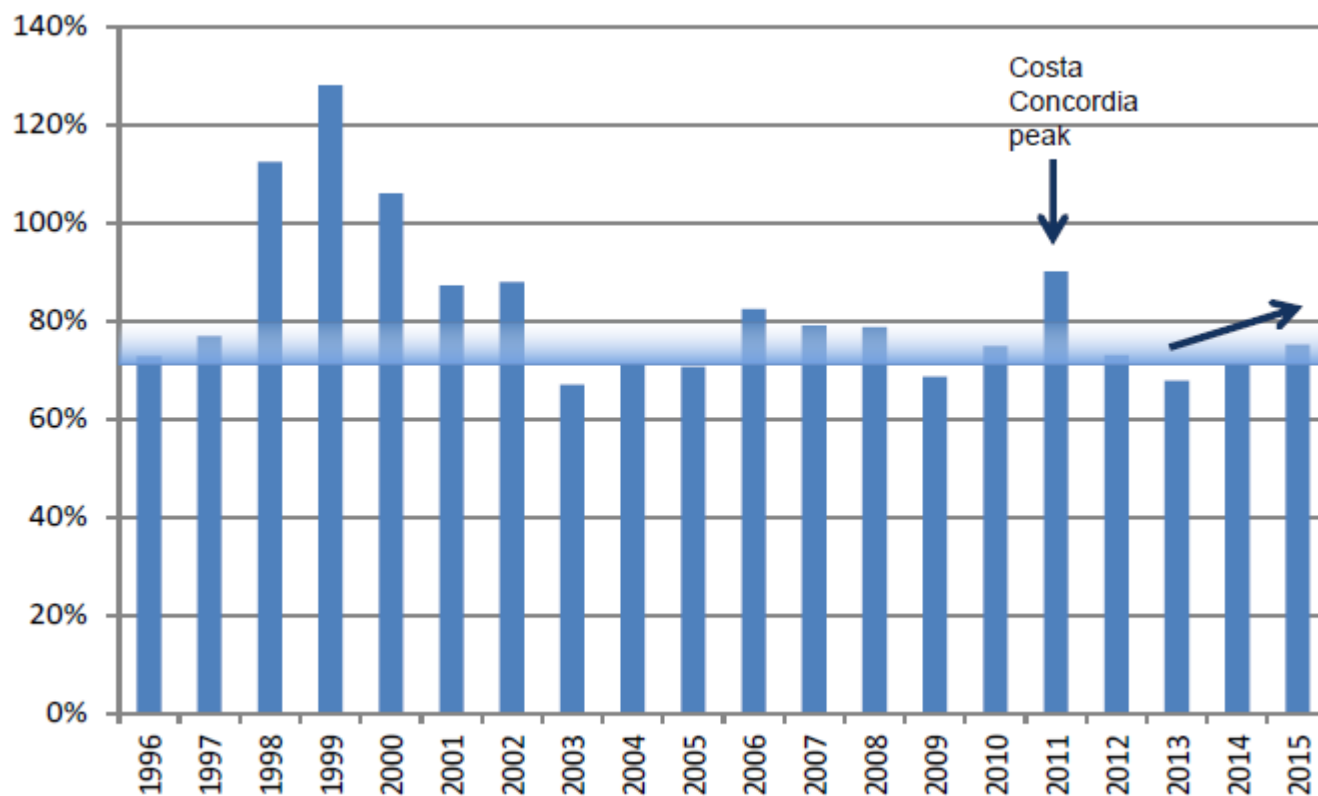
# CARGO 2015 : par région et par marché

Total: 15.8 USD billion / Change 2014 to 2015: -9.1%  
Reduction partly due to strong USD.



Source IUMI

## Zone Europe/USA - assurance corps de navire.



Source IUMI

Aujourd'hui une cinquantaine de conventions internationales et des dizaines de directives et circulaires encadrent les questions de sécurité maritime. Il y a encore beaucoup à faire, ce sont généralement les accidents qui initient les réglementations. Beaucoup de questions restent cependant en suspens.

Le gigantisme a été intégré dans les plans de secours et de sauvetage mais sommes nous prêts à faire face à des catastrophes dans des zones isolées mettant en scène des navires dont les capacités en soutes dépassent la capacité de port en lourd de petits et moyens pétroliers?

La taille des navires a-t-elle atteint sa limite?

Va-t-on réduire la taille des navires comme cela a déjà été le cas dans l'histoire du transport pétrolier?

Merci



Votre assureur suisse.

