



CORPS DE NAVIRE, P&I ET RISQUES DE CONSTRUCTION NAVALE

Tendance générale

La quasi-totalité des segments du transport maritime semble, en ce début d'été 2022, afficher des performances historiquement hautes (porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers, chimiquiers, gaziers, offshore-éolien) malgré — ou grâce — à la guerre en Ukraine et les répercussions macro-économiques qu'elle entraîne. Simultanément, de nombreux armateurs s'interrogent sur les meilleurs moyens d'aborder les transitions énergétiques avec des choix technologiques multiples, mais encore incertains, nécessitant des investissements importants et incontournables.

Concernant l'assurance maritime, une distinction importante doit être considérée cette année entre nos différents marchés.

Le marché «**Corps et Machines**» ainsi que les risques annexes (Bonne Arrivée et Pertes d'Exploitation) affiche une certaine stabilité tant en termes de capacité que de niveau tarifaire.

Sur le marché «**Risques de Construction Navale**» nous assistons, de la part des clients, à un désengagement du marché de Londres autant que de possible au profit du marché nordique dont la stabilité est appréciée sur des risques longs termes.

Le marché «**Risques de Guerre**» est naturellement très perturbé par l'agression de la Russie envers l'Ukraine.

Le marché «**P&I**» est quant à lui marqué par des résultats toujours difficiles pour les P&I Clubs (avec des ratios combinés supérieurs à 100 % pour l'ensemble des Clubs), la fusion de deux des plus grands P&I Clubs, la concentration et/ou le retrait de certains acteurs P&I à prime fixe.

Capacité du marché

Après avoir ravi à Londres en 2021 la 1^{ère} place d'assurance maritime «Corps» au monde, le marché scandinave maintient son leadership en 2022. Avec l'arrivée en 2021 de nouveaux syndicats sur le marché des Lloyds, Londres affiche un appétit renouvelé et parfois très compétitif, mais néanmoins sans parvenir à détrôner les Scandinaves.

Les assureurs «Corps» du marché français (principalement AXA XL, ALLIANZ GC&S, SCOR, HELVETIA et GENERALI), italien (SWISS RE, SIAT, etc.) et continentaux (ERGO, BALOISE, MS AMLIN, etc.) ont retrouvé un certain dynamisme commercial et appétit pour des affaires nouvelles reprenant également des parts de marché qui avaient pu être perdues ces deux dernières années.

Au titre de la construction navale, sauf pour ce qui est des unités de croisières les plus grosses (> 1,5 milliard) où cela est plus délicat, les capacités du marché sont suffisantes pour faire face aux projets en cours, notamment militaires.

Avec de nombreux navires actuellement bloqués en mer d'Azov et en mer Noire (mais également des marchandises en entrepôts ou à bord des navires), les assureurs risques de guerre sont fortement exposés à des pertes majeures. Les capacités sont donc plus tendues dès que les capitaux à assurer sont élevés et/ou les risques plus exposés géographiquement ou dans la durée.

La fusion en cours du NORTH et du STANDARD P&I Clubs ne devrait pas affecter négativement la capacité du marché P&I obtenue dans le cadre de l'International Group, mais restreindre le choix de 13 à 12 P&I Clubs. En ce début d'été 2022, le NHC vient lui d'annoncer son retrait du P&I (prime fixe) n'ayant pas réussi à dégager des résultats positifs après quatre années d'existence.

Évolution des garanties

Globalement les garanties n'ont pas évolué en 2022, mais sont néanmoins soumises à des clauses sanctions et de conformités de plus en plus contraignantes.

Au titre de la construction navale, les garanties les plus étendues sont plus difficiles à obtenir qu'auparavant et nécessitent des discussions techniques poussées avec les assureurs ainsi que des aménagements contractuels.

Les couvertures risques de guerre sont de plus en plus restrictives notamment au titre des garanties saisies, détentions, etc. pour lesquelles la période probatoire est souvent étendue de 6 à 12 mois. Plus globalement, les voyages vers des zones présentant des risques aggravés (mer Noire etc.) font l'objet de restrictions au cas par cas.

Des règles liées à la lutte contre le réchauffement climatique semblent vouloir s'insérer progressivement dans la chaîne de l'assurance maritime, mais rien à ce jour n'a été réellement imposé, à l'exception peut-être du refus de couverture par certaines compagnies de risques jugés incompatibles avec la préservation de l'environnement.



Dynamique tarifaire

Après des hausses significatives pendant 3 à 4 ans, la discipline tarifaire des assureurs interdit toujours des baisses, néanmoins les primes Corps et Machines se sont stabilisées en 2022 sur l'ensemble des marchés. De nombreuses affaires présentant de très bons résultats techniques se sont renouvelées sur des bases inchangées avec cependant certaines hausses de 2,5 % à 5 % liées, soit à un ajustement technique (primes jugées techniquement trop faibles), soit par anticipation à l'inflation actuelle qui entraînera de facto une augmentation du prix des réparations. Les affaires Corps sinistrées continuent quant à elles à subir des hausses très significatives.

Pour la construction navale, les taux demeurent élevés, mais stables.

Si les primes de base risques de guerre sont restées relativement stables et toujours compétitives, les surprimes voyages, en particulier à destination de la Russie en général et de la mer Noire en particulier ont fait un bond spectaculaire et sont difficilement négociables.

Les P&I Clubs ont imposé des augmentations générales des primes (et souvent des franchises) très significatives en 2022 (entre +5 % et +15 %) et compte tenu à la fois des résultats techniques toujours négatifs, mais également financiers en baisse au 1^{er} trimestre 2022, nous craignons que les augmentations se poursuivent en 2023.

Avec le retour de l'inflation dans la plupart des pays et les pertes significatives que pourraient engendrer – principalement au titre des risques de guerre – la crise russo-ukrainienne, l'augmentation des catastrophes naturelles, notamment en Europe, nous craignons une hausse des coûts de réassurance en 2023 avec ses conséquences inévitables sur les assurances marines ou non.



Bertrand Faurisson
Directeur Corps de Navire,
P&I et Risques de Construction
Navale – France

EXPERTISE DIOT-SIACI

Quelle est notre expertise technique opérationnelle ?

Forts d'une expérience approfondie des secteurs d'activité maritime : shipping, travaux maritimes, chantiers navals, activités de service liées au maritime et au transport ; les équipes marines de Diot-Siaci conçoivent des solutions sur mesure, économiquement et techniquement performantes tant en France que dans le monde.

Comment nous vous accompagnons ?

Avec une compréhension et une connaissance approfondies des métiers du maritime, de ses produits et enjeux avec plus de 13 000 navires assurés et 3 500 sinistres gérés, nous proposons un service d'accompagnement au travers de centaines de cas et de milliers d'événements de toutes natures. Nos services sinistres accompagnent nos clients dans la gestion active de leurs sinistres.

Que pouvons-nous vous apporter ?

Plus de 200 spécialistes forts d'une expérience technique, géographique et contractuelle approfondie du monde de l'assurance maritime.

Des ressources uniques sur le marché avec des femmes et des hommes dévoués, fidèles, multinationaux et une expérience démontrée depuis des dizaines d'années avec plus de 500 M€ de primes placées annuellement.

Qu'est-ce qui nous différencie ?

- Équipe leader sur le marché mondial des assurances Corps de navire, Risques de Construction et P&I grâce au succès de la fusion entre Cambiaso Risso (Italie), Cap-Marine (France) et Fender S.A. (Grèce).
- Notre expérience internationale et la variété de nos compétences et expertises techniques, juridiques et contractuelles.
- Avec une présence dans 14 pays, nous disposons d'un vaste réseau spécialisé grâce auquel nous pouvons effectuer des placements internationaux via des accès directs aux principaux marchés d'assurances maritimes du monde, France, Italie, Londres, Scandinavie, Europe Continentale, Asie.
- La maîtrise de données fiables relatives à l'évolution des activités et de la sinistralité de nos clients ou encore des appétits de souscription des assureurs et de leur santé financière grâce à des outils performants.
- Des outils (performants)/Maîtrise/Contrôle fiabilité des données.

Cap-Marine, une marque du groupe Diot-Siaci, devrait pour la 6^e année consécutive poursuivre sa forte croissance dans le domaine des assurances maritimes «Corps, P&I et Risques de Construction» tant en France qu'à l'international.



Plus de 200
collaborateurs
spécialisés



Plus de
13 000 navires
assurés



Plus de
500 M€ de
primes placées



Plus de
3 500
sinistres gérés

En assurance maritime, le Groupe Diot-Siaci au travers de ses branches et filiales (Cambiaso Risso, Fender et Cap-Marine) est aujourd'hui présent dans 14 pays.

