

Atelier « Les rencontres de l'Amrae »

Jeudi 6 février 9h00- 10h30

« *Nouvelle donne pour l'assurance maritime : accumulation des valeurs et durcissement du marché* »

Modérateur : Cécile Bellord (Louis Dreyfus Armateurs)

Intervenants : Christian Zaninetti (Marsh) – James Amos (AXA XL) – Filip Olde Bijvank (CMA CGM)

Slides : seulement 2 : nos trombi et le graphe de Christian.

0- Présentation des intervenants

Merci à tous d'être si matinaux pour participer à cet atelier consacré au marché et à la problématique de l'accumulation des valeurs.

En ma qualité de présidente de la commission transport et logistique de l'Amrae et de directeur juridique et assurances du groupe Louis Dreyfus Armateurs, j'ai le plaisir d'être modérateur de cet atelier.

Interviendront ce matin :

- Christian Zaninetti, Vice-président Corps et Machine chez Marsh
- James Amos, Directeur Corps et Machine chez AXA XL
- Filip Olde Bijvank, Risk manager chez CMA-CGM

1- Introduction du sujet par Cécile Bellord : Etat du marché de l'assurance marine vu par un assuré, Louis Dreyfus Armateurs (10 minutes max)

Le sujet de l'accumulation de valeurs est un sujet majeur pour l'industrie maritime puisqu'il impacte non seulement les acteurs de cette industrie (armateurs, assureurs, courtiers) mais également tous les chargeurs.

En effet, 90% des marchandises transportées dans le monde le sont par la voie maritime. Ainsi, l'analyse du risque lié au transport maritime intéresse tous les risk managers et non seulement ceux œuvrant dans le secteur du transport maritime.

- Après plusieurs années d'un marché très soft, nous avons assisté cette année à un retournement radical et sévère du marché ;
- Le retournement s'illustre comme suit :
 - Housse des primes,
 - Réduction des acteurs

- Hausses des franchises,
- Augmentation de la sévérité relative aux seuils de Loss Ratio
- Modifications des structures de slip/verticalisation (conditions différentes, taux différents, apériteurs non suivis, etc...).
- Ce phénomène a plusieurs causes :
 - Marché soft trop longtemps malgré l'augmentation des risques et la dégradation des statistiques depuis déjà plusieurs années ;
 - Augmentation des règles prudentielles
 - Augmentation de la sinistralité ;
 - Pour le H&M, réglementation soufre qui pourrait impacter la sinistralité machines ;
 - Evènements climatiques majeurs ;
 - Extension des zones de navigation (notamment les pôles) ;
 - Augmentation de l'instabilité politique et accroissement des risques de guerre ;
 - Augmentation des incendies à bord des portes conteneurs ;
 - Augmentation de la taille des navires (tous types de navires, y compris passagers) qui entraîne des coûts plus importants par navire/évènement.

Ce dernier point permet de faire le lien avec la problématique de l'accumulation des valeurs qui est une des causes du durcissement du marché même si ce n'est pas l'unique.

Je vais désormais donner la parole au courtier incarné par Christian Zaninetti de chez Marsh qui va présenter la situation, puis nous entendrons le point de vue de l'assureur représenté par James Amos de chez AXA XL. Enfin, Filip Olde Bijvank, risk manager de la compagnie maritime CMA CGM, nous présentera les solutions pouvant être envisagées par les transporteurs, en particulier, les armateurs de ligne régulière, c'est-à-dire propriétaires de navires transportant des conteneurs.

2. Accumulation de valeurs : état du marché (20 minutes max) Présenté par Christian Zaninetti (Marsh)

Christian Zaninetti, quel est l'état du marché selon le courtier ? S'est-il vraiment durci ? Si oui, pourquoi ?

- Un petit dessin mieux qu'un long discours.
- Dernier marché dur juste après le 11/09/2001.
- Le graphe montre que cette réaction du marché n'est pas liée aux résultats. Par conséquent, tous les acteurs du « Marine » sont restés actifs et ce cycle a été court.
- La menace terroriste s'est éloignée, les résultats sont bons, le marché reste sur-capacitaire et nous rentrons dans un long cycle soft.
- La courbe des sinistres est discutable. Pourtant, il me semble que globalement le volume de sinistres se réduit petit à petit en même temps que s'améliore la sécurité maritime.
- Il y a bien sûr des années plus sinistrées que d'autres et des sinistres qui marquent l'histoire comme le COSTA CONCORDIA un fameux vendredi 13 en Janvier 2012.

- Le marché soft se poursuit quand même.
- Les assureurs essaient tous d'être mieux que la moyenne tant en primes qu'en sinistres avec une politique de souscription adaptée.
- Mais le marché soft se poursuit, la sur-capacité de ce marché se maintient.
- La courbe de prime s'éloigne dangereusement de la courbe des sinistres.
- Les assureurs Marine constatent des pertes importantes.
- Les premiers assureurs sortent du marché, pas forcément des acteurs très connus comme Warta ou Emirates Insurance Company.
- Au cours des années 2016 ou 2017, le marché français commence à lever le pied mais le marché de Londres reste sur une tendance soft.
- Par conséquent le marché de Londres récupère des parts au plus bas du cycle.
- Toutefois, globalement tous les assureurs sont en souffrance.
- Mais Londres qui a sûrement été un coup trop loin se réveille un peu brutalement en 2018.
- Les syndicats des Lloyd's doivent présenter des business plans pour valider leurs souscriptions.
- Mais souvent trop loin de pouvoir retrouver de la profitabilité de nombreux syndicats sont contraints d'arrêter la souscription Marine (environ une vingtaine).
- D'autres assureurs internationaux suivent aussi cette tendance.
- Pour en citer quelques-uns :
 - o Barbican, CNA Hardy, ACR, Advent, Kiln, Standard Club, Axis, Trust Re, Amtrust, Channel, Neon, Navigators, Aspen, Argo, Pioneer...
- Nous rentrons dans un cycle où le marché n'offre plus de baisse (Fin 2018 / début 2019).
- Ce cycle voit un nombre d'apériteurs en réduction générant donc moins de compétition.
- Puis au cours de 2019, d'autres acteurs réduisent la voilure ou arrêtent également.
- Je veux citer Swiss Re qui stoppe le cargo y compris à Paris et recentre le corps sur Gênes en fermant son bureau de Londres.
- Je veux citer Allianz GC&S qui se recentre sur 3 bureaux, Hambourg, Londres et Paris en fermant ces activités Corps aux US, en Afrique du Sud et en Asie.
- Talbot, Ascot, Brit et Munich Re ferment à Singapour. Globalement le nombre de syndicats opérant à Singapour est passé de 17 à 6.
- Nous avons aussi quelques fusions comme AXA et XL : 1 + 1 n'est pas égal à 2.
- Le cycle se durcit encore : toutes les affaires sont majorées et celles avec des résultats difficiles sont fortement redressées, prix, franchises, AAD, restriction des couvertures.
- Début 2020, ce cycle continue de s'accentuer.
- Le nombre d'acteurs est réduit, les résultats ne sont pas encore redressés.
- La tendance 2020 – 2021 ??
- Difficile d'être précis mais sans aucun doute nous sommes sur un cycle marché dur qui va soit durer quelques années (3 ou 4) soit s'intensifier pour peut-être durer un peu moins longtemps.

Le constat est donc sévère. Que peut-on faire pour espérer un retour à un marché, sinon soft, équilibré ?

- Ce qui sera clé sera le retour à la profitabilité.
- Ce cycle ne pourra s'inverser que lorsque la courbe des primes sera redressée mais il faudra un second facteur, à savoir un retour de nouveaux marchés avec une offre plus importante...

- A défaut cela pourrait se poursuivre encore un peu plus... et permettre aux assureurs de reconstituer des réserves.
- Dans ce cas, nous aurons ensuite un nouveau marché soft...
- En tout cas pour le présent, il faut bien avouer que c'est difficile pour tout le monde et qu'un effort important doit être mis sur la communication.

Et quel est le rôle du courtier dans ce contexte ?

- Le rôle du courtier ne change pas : il faut toujours rechercher la meilleure solution possible pour nos clients.

Merci Christian pour votre éclairage. Je me tourne désormais vers James Amos qui va nous présenter la perception que l'assureur a de ce marché.

3. Accumulation de valeur : quelles problématiques ? (20 minutes max) Présenté par l'assureur, James Amos (AXA XL)

James, avant d'entrer dans le vif du sujet, pouvez-vous nous rappeler les particularités du secteur maritime ? Les protagonistes sont-ils des acteurs responsables ?

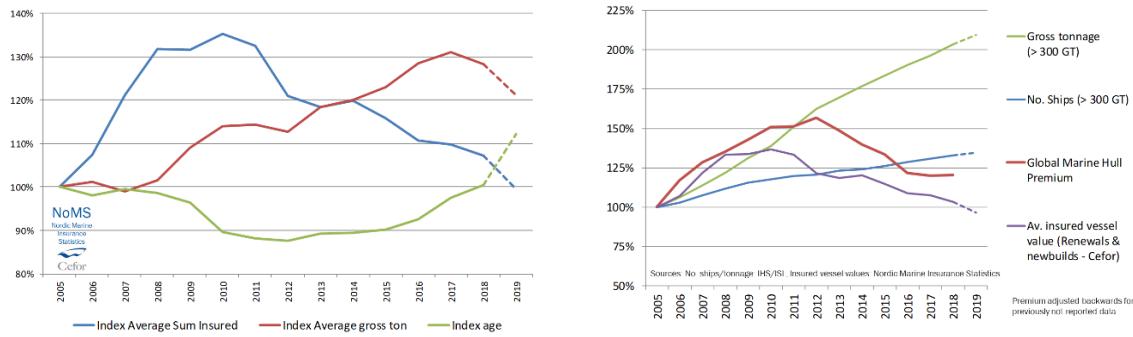
Nous vivons dans un monde en constante évolution et le secteur maritime n'est pas en reste, à ce titre nous nous devons de saluer l'implication de la majeure partie des acteurs du Shipping dans un domaine vital pour notre avenir et surtout pour celui de nos enfants qu'est le respect de notre planète. En effet, au-delà des nouvelles réglementations (IMO 2020 pour ne citer qu'elle) il faut souligner l'investissement notable tant financier qu'humain démontré par tous les acteurs, à bord comme à terre. Nous pouvons citer le traitement des eaux de ballast et des fumées mais aussi de la gestion des ordures qui est culturelle à bord et demande à tous une implication quotidienne.

Merci James, je confirme tes propos. Les acteurs du secteur maritime sont une véritable communauté et ils n'hésitent pas à tous faire des efforts et des concessions pour œuvrer en faveur d'un transport plus propre et plus safe.

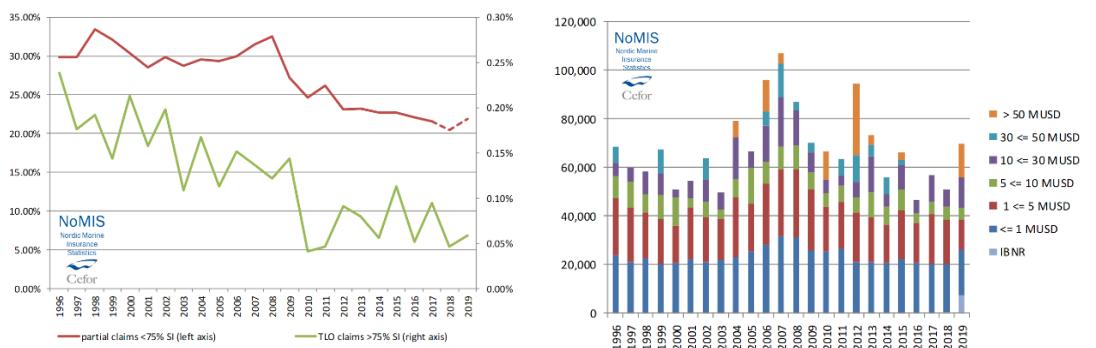
Mais revenons à notre sujet, comment peut-on comprendre les changements actuels du marché assurantiel ?

Pour comprendre les changements actuels du marché de l'assurance maritime, il faut reprendre la chronologie des évènements qui ont été la genèse de ce début de durcissement observé en 2019.

1. Tout d'abord un cycle très long de marché dit « Soft » où nous avons observé :
 - a. Une baisse constante des volumes de primes, estimée à -35% en 8 ans (env 7Mds USD WW en H&M aujourd'hui) en ligne avec le cycle des valeurs assurées
 - b. Le tonnage et le nombre de navires en hausse constante depuis plus de 15 ans
 - c. Augmentation de expositions unitaires (pic d'exposition) et donc plus de vulnérable vis-à-vis des sinistres majeurs



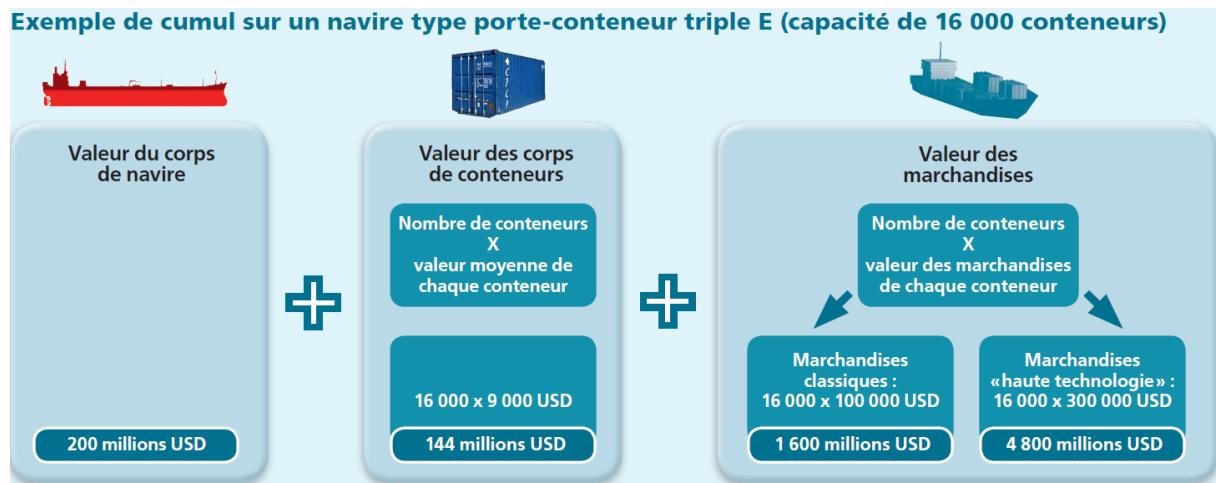
2. **Retrait continu et historique de capacités « Marine », retrait aujourd’hui estimé à + de 30% et ce depuis fin 2018, que ce soit de syndicats ou de compagnies.**
3. **La sinistralité qui, malgré la diminution de pertes totales et de la fréquence que l’on doit saluer, n'est pas en cohérence avec la prime qui cumulée à la tendance haussière des sinistres plus couteux (observé surtout sur les flottes de porte-conteneurs et de navires de croisière) qui rend le risque plus volatile et la mutualisation des portefeuilles des assureurs complexe. De nouveaux facteurs à prendre en compte :**
 - a. **Nouveaux types de sinistres - Impact des nouvelles technologies/automatisations**
 - b. **Tailles et valeurs unitaires des navires**
 - c. **L'impact des nouvelles réglementations (mise en place de scrubbers, utilisation de Biofuels)**
 - d. **Zones de navigation (latitudes extrêmes)**
 - e.



Merci James pour ces explications sur le changement d'attitude du marché. Peux-tu désormais nous expliquer ce qu'est la problématique des accumulations de valeurs pour un assureur maritime ?

4. Les accumulations de valeurs vues par l'assureur Marine

La problématique est simple : de plus en plus de valeurs concentrées (port ou navire) et de fait exposées au même moment au même aléa



Source : Scor Global P&C

Aujourd'hui :

- 18.000+ TEU: plus de 50 en navigation
- 20.000+ TEU: une 40aine en commande/construction
- Valemax (400.000T) : une 40aine en commande/construction

Les défis :

1. Stabilité et structure des navires
2. Capacité de lutte contre l'incendie à bord – réglementation moins idoine
3. Capacité de sauvetage de la marchandise
4. Sauvetage dans des zones éloignées (également applicable aux navires de croisière)
5. Valeurs des marchandises et des navires
6. Contrôle des cadences de chargement, des poids des marchandises et des matières dangereuses qui impactent respectivement les points 1 et 2

Quelques Chiffres :

Ports et Terminaux

CAT NAT : Inondations / Ouragans/Ouragan Sandy (**\$ 3bn in marine loss**) (Inondations en Thaïlande, Tempête Sandy et Ouragan Matthew)

Feu / Explosion / Origine humaine : Explosion de Tianjin : 68,000 voitures – total loss **\$2bn à \$3,3bn**

Navires

Le sinistre du « MOL Comfort » a montré que la valeur d'un conteneur pouvait dépasser le million de dollars. L'incendie à Bord du « Maersk Honam » devrait entraîner la plus lourde avarie commune de l'histoire. La contribution à l'avarie commune s'élèverait à 11,5%.

- Accumulation de valeurs sur un seul PC : jusqu'à USD 1.000.000.000 de valeurs
- Accumulations sur les Ports : Hong Kong : exposition à un instant T : USD 900 Milliards

Merci James pour cette description des enjeux et ces illustrations éloquentes. Comment faites-vous, chez AXA XL, pour tenter de réduire ces risques ?

Tous ces défis et surtout leurs impacts sont scrutés et analysés en permanence par les assureurs (comme les détentions au PSC qui sont un indicateur probant de la probabilité de survenance de perte totale) afin de pérenniser nos partenariats avec nos clients et cherchons en permanence à améliorer le risque assuré. A ce titre et afin d'accompagner l'industrie, de nombreux acteurs, dont AXA XL, proposent de nouvelles solutions innovantes pour améliorer le management du risque

AXA XL s'est associé à Parsyl pour améliorer la prévention des risques liés au transport. Parsyl est une plateforme de gestion de données liées à la chaîne logistique qui aide les entreprises de transport, les assureurs et leurs clients à suivre les conditions dans lesquelles sont transportés leurs produits sensibles ou périssables.

AXA XL utilise les capteurs et l'expertise de Parsyl pour collecter et analyser des données telles que la position, le mouvement, la température, la luminosité et l'humidité d'un conteneur pour mieux comprendre leur impact sur les marchandises transportées.

Je rebondis sur ces mesures de prévention de l'assureur en me tournant vers l'un des principaux acteurs de l'aventure maritime : l'armateur.

Felip, vous êtes le risk manager de CMA CGM, l'un des leaders mondiaux du transport de marchandises en conteneurs, j'imagine que vous mettez en place des mesures pour limiter le risque lié aux accumulations de valeurs. Mais avant de nous exposer vos bonnes pratiques, pouvez-vous nous décrire le profil de vos navires porte-conteneurs ?

4. Quelles mesures/solutions de la part des transporteurs maritimes ? (20 minutes max.

Présenté par Felip Olde Bijvank (CMA CGM)

- L'évolution vers des navires de plus en plus grands est principalement pour répondre aux demandes du marché d'être plus compétitif sur le plan du fret, les temps de transit ET d'avoir suffisamment de capacité aussi bien dans les périodes de pointe que dans les périodes creuses.
- Les économies sont principalement l'optimisation de la quantité d'énergie utilisée par la boîte transportée et par conséquent il y a un effet positif pour le climat. (Réduction de 50% de CO2 entre 2005 et 2015 et une réduction de 30% en 2025 – 49gr CO2/ TEU/ km)
 - Navires plus modernes et plus efficaces

- Navires feeder et 23,000TEU propulsés par LNG
- Taille de navires et leur capacité en croissance.

Merci Felip. Quels sont les risques liés à la concentration de ces boîtes tant sur les terminaux que sur les navires ? Avez-vous développé des outils pour gérer ces risques ?

1/ Concentrations de plus grands volumes sur mes terminaux cause des risques de saturation sur les terminaux car les clients ne peuvent pas raccourcir les « cut off ». Il faut adapter nos systèmes informatiques afin de planifier d'une manière pro-active le chargement et ségrégation des boîtes à bord (cargaison IMO / poids /...)

2/ Utilisations des bases de données « cross industries » et utilisations des algorithmes afin de identifier des bookings à haute risques (descriptions des cargaisons, destinataires, ports de chargement et de déchargement, identités des parties mentionnées sur le B/L)

3/ Dispositif de sauvetage en cas d'incident

- Remorqueurs disponibles (nombres de remorquer avec un « bollard pull » de plus de 150 T très limités / la plupart est déployé en offshore oil and gas) ;
- Nécessité de avoir de conclure des contrats de sauvetages avec les sociétés de classification afin d'avoir accès au matériel requis (remorqueurs, grues, capacité de stockage d'eau polluée, en cas de navires LNG avoir accès à des moyens spécifiques de désoutages)
- Evaluations de déployer ses navires dans les zones où les dispositifs de sauvetage manquent ou ne sont pas présent (Passage Nord)

4/ Le risque le plus important de fausse déclaration des marchandises : INCENDIES DES MARCHANDISES A L'INTERIEUR DES CONTENEURS :

- Incendie dû à mauvais placement du conteneur à bord qui cause soit la marchandise de chauffer au-dessus de flash point ou le chargement de conteneurs en pontée qui ne peuvent pas être exposés à l'humidité.
- Utilise nos bases de données pour identifier les boîtes à risques et sur cette base effectuer plus de contrôle physique des boîtes à charger
- Changer et mettre plus de moyens à combattre les incendies à bord (les standards actuels ne sont pas adaptés au portes conteneurs) :
 - Compresseurs d'air qui facilitent de combattre les incendies 24/24
 - Lances d'eau fixes sur des points stratégiques à bord (possibilités de s'approcher plus des incendies, nécessitent plus que l'équipage s'approche de l'incendie, permet plusieurs points d'attaques)
 - Utilisation des nouvelles technologies afin de combattre l'incendie dans le conteneur même au lieu « refroidir » l'environnement de l'incendie.

- Modifications de la construction des navires afin de pouvoir renflouer les cales en cas d'incendie.
- Coopération avec les sociétés de classification pour établir des nouveaux standards à bord des portes conteneurs.

Merci Felip, vos propos mettent en exergue un point majeur pour l'analyse du risque lié aux accumulations de valeurs. Il s'agit du rôle des chargeurs. Je souhaiterais éventuellement donner la parole aux autres intervenants à cette table ronde pour connaître leur point de vue sur ce point avant de conclure.

➤ **Intervention de James Amos**

Depuis des années AXA XL communique sur ce risque d'accumulation qui n'est pas seulement la problématique de l'armateur ni de l'assureur mais bien de tous les protagonistes de la chaîne du transport.

Si la marchandise est « mal déclarée » par exemple sa gestion pendant le transport ne sera pas adaptée et donc met en péril l'équilibre réglementaire, organisationnel et technique de l'expédition maritime.

Il faut bien comprendre qu'aujourd'hui que le durcissement des taux des couvertures dommages en corps et moteur sur la section porte-conteneur est en partie liée à la volatilité et la diminution d'aléa créée par la marchandise.

➤ **Conclusion de Cécile Bellord**

Merci à tous les 3 pour ces échanges extrêmement fructueux. Si je devais conclure en quelques mots cet atelier, peut-être pourrais-je avancer l'idée que le risque n'est pas uniquement là où l'on croit, il n'est pas porté seulement par les armateurs. En effet, les chargeurs ont aussi un rôle à jouer dans la maîtrise du risque. Chacun doit être responsabilisé. Et cette attitude rejoint l'introduction de James Amos dans son introduction qui rappelait que le secteur maritime est une communauté qui œuvre dans l'intérêt commun. Or, les chargeurs sont des acteurs de notre secteur.

Il faut également attendre une réglementation adaptée des Etats via l'Organisation Maritime Internationale qui doit mettre à jour les règles relatives à la gestion des incendies à bord des navires.

Nous allons désormais laisser la place aux questions de la salle.....

5. Questions /réponses

Catherine LOPEZ SANOFI

- **Salut CMA-CGM et son engagement**
- **Rappelle le choix du mode maritime pour le transport qui est le plus sûr**
- **Souligne le problème de la concentration des conteneurs à bord et souhaiterait pouvoir mieux identifier les flux**

➤ **Cécile BELLORD propose la création d'un groupe de travail au sein de l'Amrae sur cette problématique.**

Guillaume BRAJEUX AVOCAT

- **Comment vérifiez-vous le poids des conteneurs ?**

Réponse Felip OLDE BIJVANK : vérification documentaire systématique mais vérification physique ponctuelle.

Question anonyme :

- **Comment organisez-vous les plans de chargement ?**

Réponse Felip OLDE BIJVANK : 24 heures à l'avance sur déclaration sans vérification physique sur une base software. Uniquement des vérifications aléatoires au spot.