

Assurances et sinistralité

Jean-Paul Thomas

Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA)

Responsable de la Direction des assurances transports

Alors que la sinistralité prend des proportions inquiétantes et que de nouveaux facteurs d'aggravation des risques apparaissent, le concept de mutualisation semble parfois oublié dans une période où, au surplus, le marché mondial de l'assurance corps continue d'enregistrer, selon l'Union Internationale de l'Assurance Maritime (IUMI), des pertes techniques.

Plusieurs études montrent que la sécurité maritime est en progrès, ce notamment du fait d'un arsenal réglementaire qui s'est progressivement construit à la suite de catastrophes et de retours d'expérience¹. Indicateur de ce progrès : le nombre de pertes de navires qui sur le temps long s'est, selon le *Lloyd's Register Casualty Statistics*, considérablement réduit passant de un navire sur 100 en 1910 à un navire sur 625 en 2010².

Toutefois malgré cette évolution positive, l'année 2012, tout en connaissant un relèvement du nombre des pertes totales³, a été marquée par un phénomène nouveau tenant à l'augmentation des sinistres majeurs tant en sévérité qu'en intensité.

Cette évolution est tristement illustrée par le naufrage du *Costa Concordia* qui a particulièrement marqué les esprits et qui constitue, à ce jour, le naufrage le plus coûteux de l'histoire (les dernières estimations publiées évoquant un montant dépassant 1,1 milliard de dollars⁴). L'autre événement marquant est l'ouragan *Sandy* qui,

1 Voir en ce sens « Accidents maritimes, de réponses conjoncturelles en mesures structurantes », ISEMAR, Anne Gallet Bouchet, note de synthèse 151, janvier 2013.

2 Cité par Safety and Shipping 1912-2012, AGCS.

3 106 pertes totales enregistrées sur douze mois jusqu'au 25 novembre 2012 en augmentation par rapport à la période 2010-2011 qui, elle, a compté 91 pertes totales (Safety and Shipping Review 2013, AGCS), la fin de l'année 2012 ayant au surplus été marquée par le sinistre majeur du *Napoléon Bonaparte* dans le port de Marseille.

4 Ce montant incluant les coûts de relèvement de l'épave.

en frappant les États-Unis en octobre 2012, a provoqué des dégâts considérables pour partie supportés par la communauté internationale des assureurs transports, les assureurs maritimes américains voyant même l'intégralité des primes 2012 engloutie par ce seul sinistre⁵. Ce dernier constat permet de rappeler les propos tenus en 1991 par François Drouault devant l'Association française de droit maritime : « *ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est la relation entre le total des primes encaissées annuellement sur un marché par les sociétés d'assurances et le total des dommages assurés* »⁶.

L'année 2013 n'a pas commencé sous de meilleurs auspices. Une liste, non exhaustive, d'événements plus ou moins graves en atteste :

- CMA CGM *Fort Saint Louis* – 27 janvier 2013 – Atlantique – avarie de propulsion – année de construction : 2003 ;
- *Emma Maersk* – 1^{er} février 2013 – Canal de Suez – avarie de propulsion avec entrée d'eau en salle des machines – année de construction : 2006 ;
- *Carnival Triumph* – 10 février 2013 – Golfe du Mexique – incendie en salle des machines / assistance – année de construction : 1999 ;
- *Harita Bauxite* – 17 février 2013 – Philippines – naufrage – année de construction : 1983 ;
- CMA CGM *Florida / Chou San* – 18 février 2013 – Shanghai – abordage – année de construction : 2008 ;
- *Atlantic Cartier* – 1^{er} mai 2013 – Hambourg – incendie – année de construction : 1985 ;
- *Jolly Nero* – 7 mai 2013 – Gênes – Heurt de quai et de la tour de contrôle du port – année de construction : 1976 ;
- *Eugen Maersk* – juin 2013 – Golfe d'Aden – départ de feu dans des conteneurs – année de construction : 2008 ;
- MOL *Comfort* – 17 juin 2013 – Golfe d'Aden – navire cassé en deux, naufrage – année de construction : 2008 ;
- *Hansa Brandenburg* – 15 juillet 2013 – Océan Indien – incendie dans des conteneurs – année de construction : 2003 ;
- *Kiani Satu* – 8 août 2013 – Afrique du Sud – échouement puis naufrage – année de construction : 1997 ;
- *Dubai Faith* – 9 août 2013 – Brest – heurt de quai – année de construction : 1996 ;
- *Smart* – 18 août 2013 – Afrique du Sud – échouement puis naufrage – année de construction : 1997 ;
- *Maersk Kampala* – 29 août 2013 – Canal de Suez – incendie dans des conteneurs – année de construction : 2001 ;
- *Fromveur II* – 3 septembre 2013 – Molène – échouement – année de construction : 2011 ;

5 <http://www.iumi.com/press/press-releases> : communiqué du 18 mars 2012 faisant état d'un coût, pour le marché international de l'assurance maritime, compris entre 2,5 et 3 milliards de dollars.

6 François Drouault « Philosophie de l'assurance », conférence du 17 octobre 1991, Revue Risques n°10, avril-juin 1992, p. 120.

- *Vale Indonésia* – 9 septembre 2013 – Port brésilien de Maranhao – heurt avec le fond en sortie du chenal – année de construction : 2012 ;
- *Soléal* – 21 septembre 2013 – Russie – échouement – année de construction : 2013 ;
- *Princess Cruises* – 22 septembre 2013 – panne d'électricité – année de construction : 2013.

Bien que les conclusions des rapports d'enquête ne soient pas encore connues pour une grande majorité de ces cas, cette liste, établie à la seule lecture de la presse, montre que nul armement n'est épargné et que des navires récents, comme des unités plus anciennes, ont fait l'objet d'événements de mer et/ou d'avaries. Cette rapide énumération est également intéressante en ce qu'elle fait apparaître des situations classiques, mais aussi des situations nouvelles – on pense à la navigation arctique – ou bien encore des facteurs d'aggravation des risques. Voyons cela d'un peu plus près.

Navigation arctique

Même en disposant de navires conçus pour naviguer dans les zones polaires, se pose la question de la connaissance de ces nouvelles routes de navigation. L'exemple le plus typique est sans doute donné par le paquebot *Soléal* qui s'est échoué le 21 septembre 2013 sur un banc de sable, apparemment non répertorié sur les cartes, au cours d'une traversée le long des côtes russes de la province du Tchoukotka⁷.

Liquéfaction des cargaisons

Rappelons en quelques mots que certaines cargaisons de vrac solide ont la capacité de retenir de l'eau puis, sous l'effet du roulis et des vibrations, de la libérer en provoquant ainsi un phénomène de carène liquide dans les cales, ce dernier phénomène étant susceptible de compromettre la stabilité du navire transporteur⁸.

À la suite d'une série de naufrage de vraquiers, l'OMI a adopté en 2008 le Code maritime international des cargaisons maritimes en vrac (Code IMSBC) et l'a rendu obligatoire au 1^{er} janvier 2011. Ce code impose notamment au chargeur d'indiquer au capitaine du navire, avant tout chargement à bord, si la cargaison est susceptible de se liquéfier et, dans l'affirmative, de fournir des certificats (certificat sur la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport et certificat sur le taux d'humidité). Parallèlement, le BIMCO a diffusé en 2012 une clause « *Solide Bulk Cargoes that Can*

7 <http://www.meretmarine.com/fr/content/le-soleal-sechoue-sur-un-banc-de-sable><http://www.lemarin.fr/articles/detail/items/le-soleal-sechoue-en-mer-de-bering.html>

8 « *La liquéfaction des chargements de nickel* », Commandant François Laffoucrière, Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Gazettes 26 (Automnes 2011) et 27 (Hiver 2011/2012). Voir aussi le communiqué de presse d'Intercargo du 3 janvier 2012 soulignant la nécessité urgente de renforcer la réglementation et d'analyser les cargaisons concernées ainsi que le communiqué du 1^{er} février 2012 annonçant la diffusion de son « *Guide for the Safe Loading of Nickel Ore* » (www.intercargo.org).

D.R.



Echouage du *Kiani Satu*

liquefy Clause for Charter Parties » mettant des obligations (dont la prise systématique d'échantillons avant le chargement) à la charge des affréteurs.

Malgré ces mesures, et certes dans des conditions de mer fortement dégradées, deux vraquiers transportant du nickel à destination de la Chine ont encore sombré ces derniers mois : l'un, l'*Harita Bauxite* le 17 février 2013⁹, l'autre, le *Trans Summer* le 15 août 2013¹⁰.

Incendies

Alors que les images du *MSC Flaminia* en feu dans l'Atlantique, durant l'été 2012, sont encore présentes dans les mémoires, pas moins de trois porte-conteneurs ont récemment été touchés par des incendies importants : l'*Atlantic Cartier* le 1^{er} mai 2013 dans le port de Hambourg, le *Hansa Brandenburg* le 15 juillet 2013 dans l'Océan Indien et le *Maersk Kampala*, le 29 août 2013, au sud du Canal de Suez. Pour sa part, le secteur de la croisière n'a pas été épargné puisque le *Carnival Triumph*, qui transportait plus de 3000 passagers, a été victime, le 10 février 2013, d'un incendie dans sa salle des machines et a dérivé dans le Golfe du Mexique avant d'être pris en remorque¹¹.

Enfin, mentionnons, lors d'une traversée du Golfe d'Aden en juin 2013, le cas de l'*Eugen Maersk* (porte-conteneurs de 15 000 EVP et de 400 m de long) sur lequel

⁹ <http://maritimeaccident.org/2013/02/did-wet-stuff-sink-harita-bauxite/>

¹⁰ <http://www.iw2c.net/TaipeiSoir/?PAGE=article&NUMERO=6761>

¹¹ Journal de la Marine Marchande, 15 février 2013.

un feu s'est déclenché dans un conteneur en pontée, incendie fort heureusement éteint par l'équipage¹².

Black out – Avaries diverses – Qualité des carburants marins

Livré fin mai 2013, le *Royal Princess* qui naviguait entre l'île grecque de Mykonos et Naples, avec 3 594 passagers à bord, a subi, le 22 septembre 2013, une panne d'électricité de plus de trois heures. Ainsi que le relève le site Internet Mer et Marine, cet incident sans gravité amène à s'interroger dans la mesure où ce navire répond à la nouvelle norme Self Return To Port de l'Organisation maritime internationale (OMI)¹³.

Même si les enquêtes sont en cours, ce qu'il convient *a priori* d'attribuer également à des défaillances techniques a eu des conséquences dommageables (heurt de quai à Brest par le cargo *Dubai Faith*¹⁴), voire dramatiques puisque se soldant par la perte de vies humaines à la suite du heurt de la tour de contrôle du port de Gênes par le *Jolly Nero*.

Au-delà de ces trois événements, une cause d'avaries machines apparaît avec plus d'acuité : l'utilisation de fuels mal ou insuffisamment raffinés. Ces carburants, obtenus par cracking catalytique, contiennent de petites particules (« cat fines ») abrasives qui en s'incrustant dans les pièces des moteurs sont à l'origine d'usure rapide, voire de dommages importants.

Gigantisme

L'augmentation de la taille des navires constitue un facteur supplémentaire de sinistres d'intensité maximum. Outre le *Costa Concordia* évoqué ci-dessus, le *MOL Comfort*, porte-conteneurs de 300 mètres, qui, après s'être spectaculairement brisé en deux dans l'Océan indien, a finalement coulé en juillet 2013, constitue une autre perte totale particulièrement importante. En effet, les estimations des indemnisations concernant l'ensemble des intérêts (corps, facultés et RC) avoisinent les 500 millions de dollars¹⁵.

Le tableau qui vient d'être peint à gros traits, en forme d'inventaire à la Prévert, rappelle la diversité des aléas inhérents à une expédition maritime et montre surtout les engagements financiers de plus en plus lourds (tant du fait de la valeur des navires et de leurs cargaisons que du coût des réparations, des opérations d'assistance et de sauvetage, voire d'enlèvements d'épaves) auxquels les assureurs sont amenés à répondre. Enfin, se dessine une autre évolution avec la production en série de navires par les chantiers de construction, une telle produc-

¹² <http://www.meretmarine.com/fr/content/incendie-bord-de-leugen-maersk>

¹³ <http://www.meretmarine.com/fr/content/le-royal-princess-va-debarquer-ses-passagers-apres-une-panne-electrique>

¹⁴ « Une facture salée pour le quai endommagé », Le Marin, 27 septembre 2013. Voir également Journal de la Marine Marchande 4 octobre 2013.

¹⁵ « Un sinistre à 500 millions de dollars », Robert Querret, Le Marin, 19 juillet 2013.

tion étant source potentielle, en cas de défaut de fabrication, de sinistres sériels.

Face à ces engagements en forte augmentation, qui sont bien loin d'être virtuels, que constate-t-on ?

Eh bien, d'une part, selon la revue annuelle de BRS, qu'en 2012 « *le marché Corps est resté assez "maussade", la plupart des armateurs réussissant à renouveler leurs polices d'assurance à la baisse ou sur les mêmes bases que l'année précédente* »¹⁶ et, d'autre part, que ce marché mondial de l'assurance corps enregistre pour la dix-septième année, d'après les déclarations faites en septembre 2013 lors de la conférence de l'IUMI, des pertes techniques¹⁷.



D.R.

La situation ainsi constatée s'explique en grande partie par une capacité d'assurance abondante, mais également en raison du fait que « *trop de souscripteurs fixent le prix du risque sur la base d'une approche flotte par flotte* »¹⁸. Cette souscription sur une base individuelle, qui participe certes d'une politique prudente d'appréciation du risque, relève d'une « *tendance à se rapprocher toujours plus de l'idéal d'une personnalisation de l'assurance [mais elle] rencontre une limite naturelle inhérente à la définition même de la mutualité* »¹⁹.

La dimension collective de l'opération d'assurance est pourtant fondamentale. À ce propos, il convient sans doute de citer à nouveau et plus longuement François Drouault :

« *On voit tout de suite quel est le présupposé pour que le risque individuel soit calculable et donc, à des degrés divers, prévisible : c'est qu'il fasse partie d'un ensemble*

16 Revue annuelle Barry Rogliano Salles 2013, page 103.

17 "Hull runs red as it sails into 17th loss year", TradeWinds, 13 septembre 2013.

18 « *IUMI president, Ole Wikborg (...) believes that too many underwriters price risk on a fleet-by-fleet basis and this is a key part of the problem* », cité par TradeWinds du 13 septembre 2013.

19 François Drouault, op. cit., p. 114.



D.R.

d'autres risques homogènes (...). Cet ensemble de risques, ce n'est rien d'autre que ce qu'on appelle la mutualité. L'assureur ne peut prendre en charge le risque de chaque assuré en particulier que dans la mesure où il peut l'intégrer dans un ensemble à l'intérieur duquel on peut constater de manière expérimentale, que s'appliquent un certain nombre de lois ou de constantes statistiques. En d'autres termes, à l'intérieur duquel peut s'effectuer une répartition prévisible des événements aléatoires. En conséquence de quoi la prime (...) demandée à chacun sera calculée de manière à ce que, additionnée à toutes les autres, elle permette, une fois payés les frais d'acquisition et de fonctionnement des sociétés, d'indemniser le petit nombre de ceux qui auront subi des dommages ou préjudices (...). Ce (...) qui est essentiel pour bien saisir la technique de calcul des risques inhérents à l'assurance, c'est la relation entre la prime globale payée par la mutualité des assurés et la valeur totale des actifs garantis ».²⁰ Cette dernière relation ne serait-elle pas en train d'être remise en cause ? On pourrait le penser au regard du montant des récents sinistres majeurs et des nouveaux facteurs d'aggravation des risques.

²⁰ François Drouault, op. cit., p. 115 et 116. Dans ce sens également, voir Pierre Picard : « L'assurance permet le partage des risques entre une multitude de personnes. L'activité d'assurance repose sur la mutualisation des risques, les primes payées par tous les assurés finançant les indemnités versées à ceux qui subissent des sinistres. C'est le principe de mutualisation qui est au cœur de l'activité d'assurance » (« Économie de l'assurance », Encyclopædia Universalis, <http://www.universalis.fr/encyclopedie/assurance-economie-de-l-assurance>).