

## SECTEUR D'ACTIVITE 4

### Assurances Maritimes

*Coordination Poe-ma avec contribution de Océan Avenir, Squale, Casy Express*

<b>Nombre d'emplois</b>	<p>Une dizaine</p> <p><b>Courtiers locaux : Poe-ma Assurances</b></p> <p><b>HARREL-COURTES</b></p> <p><b>HORIZON (Taffes)</b></p> <p><b>ASSUR PLANET</b></p> <p><b>Compagnies locales : QBE Assurances</b></p> <p><b>HELVETIA</b></p>
<b>Tendance de l'activité</b>	<b>Activité stable</b>
<b>Contraintes</b>	<b>Marché modeste</b>
<b>Remarque</b>	

#### **1/ Préambule et Contexte**

Les assurances maritimes, fluviales et lacustres sont soumises en droit français à des règles particulières et font l'objet d'un titre séparé dans le Code des Assurances (Titre VII).

Celui-ci commence par l'article L 171.1 qui nous donne une définition assez large de l'assurance maritime puisque celle-ci concernerait tous les contrats d'assurance qui ont pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

On pourrait donc penser que toutes les opérations qui se produisent sur l'eau relèvent de l'assurance maritime.

L'article L 171.5 vient cependant restreindre le champ d'application en excluant de l'assurance maritime les risques relatifs à la navigation de plaisance.

La lecture des autres articles nous permet en fait de nous apercevoir que l'assurance maritime demeure limitée à trois grandes catégories de risques :

- L'assurance des corps de navire
- L'assurance responsabilité ou P&I
- L'assurance sur facultés (marchandises transportées)

Il est important de préciser que les assureurs anglo-saxons, qui sont très présents sur ce marché, ont une vision un peu différente de l'assurance maritime puisqu'ils considèrent que toutes les

#### **Partie 1. Secteur d'activité 4 : Assurances Maritimes**

Juin 2016

opérations qui se réalisent sur l'eau relèvent de ce risque. Ainsi, par exemple, une responsabilité civile acconier ou chantier naval sera considérée comme une « marine insurance »

L'assurance maritime a une importance cruciale dans les échanges commerciaux car elle permet à l'armateur ou aux propriétaires des marchandises d'être garantis contre la perte de leurs biens du fait d'un événement de mer.

Elle constitue donc une sécurité financière qui permet de faciliter le financement des opérations commerciales.

## ***2/ Rappel sur ce que ce secteur représente : le cas de l'assurance maritime française (source Cluster Maritime Français)***

Avec 4,8 % de part de marché en 2013\*, les compagnies françaises d'assurance maritime restent parmi les leaders d'un marché international indépendant et puissant (34,2 milliards de dollars de CA en 2013 - source : IUMI) qui garantit les transporteurs et opérateurs du commerce international vis-à-vis des conséquences financières résultant d'événements survenant aux navires ("corps") et aux marchandises transportées ("facultés").

En 2013, l'assurance maritime française conserve le même pourcentage d'encaissements de primes pour les marchandises transportées (5,1 %) et montre une relative stabilité en assurance corps de navire (4,1 % en 2013 contre 4,5 % en 2012). À la différence de certains marchés de premier plan, soit "protégés" directement ou non (USA, Japon), soit disposant de flottes domestiques importantes (Scandinavie, Italie, ...), les assureurs français ont développé leurs souscriptions à l'étranger.

Les activités des compagnies françaises d'assurance maritime, qui accompagnent étroitement leurs clients français dans leur développement international, dépassent ainsi très largement le marché domestique. De fait, ces compagnies participent à la couverture de près d'un quart du tonnage de la flotte de navires de commerce mondiale.

## ***3/ Le cas de la Nouvelle-Calédonie***

Le territoire reste un micro- marché pour les assureurs « maritime ».

Cela étant, la flotte calédonienne a, malgré tout, des arguments pour séduire :

- Des navires récents et généralement bien entretenus
- Une réglementation en matière maritime assez stricte et des inspecteurs intègres.
- Des centres de formation pour les équipages (EMM)
- Une sinistralité assez faible

## **Partie 1. Secteur d'activité 4 : Assurances Maritimes**

Juin 2016

C'est pourquoi le placement de risques « maritime » en Nouvelle Calédonie ne pose pas de réelle difficulté.

Le marché est actuellement réparti comme suit :

Assurance Corps : QBE (NC), HELVETIA, LLOYD'S, SUNDERLAND MARINE

Assurance P&I : QBE, HELVETIA, Royal Sun Alliance (LODESTAR), Shipowners Club, SUNDERLAND MARINE

Assurance Facultés : HELVETIA, CNA, Coassurance (TAFES, HARREL COURTES, GS)

Certains armements ont fait le choix de s'assurer à l'étranger sans intermédiation locale.

Il faut savoir que l'agrément de l'ACPR (Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution) n'est pas obligatoire en matière d'assurance maritime.

Un armateur peut donc s'assurer dans n'importe quel pays et auprès de n'importe quelle compagnie, avec le risque évidemment de se retrouver sans interlocuteur fiable en cas d'avarie.

### ***Conclusions, Evolutions et Perspectives***

La flotte calédonienne n'a pas vraiment évolué ces dernières années, tant dans les armements de commerce que de pêche.

Nous sommes plus dans une politique de remplacement que d'expansion.

Le marché est donc relativement stable pour les assureurs.

Nous constatons par contre une augmentation du nombre de navires désarmés, ou pour ne pas dire à l'abandon.

Le problème est que les autorités n'accordent plus d'autorisation pour couler les navires au large et les frais de dépollution et de déchirage sont relativement élevés.

Les armements sont donc tentés de laisser à l'abandon les navires qui ne sont plus exploitables.

Il est assez difficile d'assurer ces unités qui, au bout d'un certain temps, finissent par être considérées par les assureurs comme des épaves (et donc inassurables).

Ce sujet délicat pose celui de l'utilisation possible de ces navires à l'abandon par exemple pour en faire des récifs artificiels placés dans des zones identifiées où se mettraient en place des politiques de reconquête de biodiversité, idée qui serait à creuser sur le modèle de la politique espagnole de destruction et d'utilisation systématique comme récifs de vieux navires de pêche désarmés.

## **Partie 1. Secteur d'activité 4 : Assurances Maritimes**

Juin 2016

Ce qui soulève différents problèmes à traiter :

- Réglementation applicable,
- Responsabilité(s),
- Dépollution,
- Impact sur l'écosystème corallien,
- Intérêt touristique (club de plongée).

Plusieurs éléments (à confirmer) montreraient que :

- l'impact sur l'écosystème, à partir de l'application de règles de dépollution strictes, est bien plus positif que négatif car les navires fournissent alors un nouveau support pour les coraux et le recrutement des juvéniles de poissons (principalement), qui y trouvent un refuge très adapté. Il convient bien sûr de choisir des sites sur fond meuble et sans coraux.
- la demande touristique est forte pour de nouveaux sites de plongée, donc les clubs appuieraient certainement un tel projet.

En tout état de cause la question posée par le monde de l'assurance maritime vis-à-vis des épaves est factuelle et un rapprochement entre le Cluster Maritime et le Cluster Déchets (ACOTRED) pour instruire cette question serait pertinent.