

# Gazette de la Chambre



## Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 34 - Printemps 2014



**"Ex falso sequitur quodlibet"**

## La fixation des pleins en assurance maritime, corollaire du principe de Sinistre Maximum Possible

Jean-Patrick Marcq  
Arbitre maritime

**Plein d'acceptation : Montant maximal, fixé de gré à gré, pour lequel les assureurs peuvent être engagés par événement dans le cadre d'une police d'assurance.**

Les derniers congrès internationaux de l'IUMI (association internationale des souscripteurs maritimes) ont insisté sur la concentration des risques en assurance maritime (corps & facultés) du fait du gigantisme dans la capacité des nouveaux navires porte-conteneurs et de l'augmentation des valeurs des marchandises en stockage dans des enceintes portuaires exposées aux événements naturels principalement (tremblements de terre, tsunamis, inondations).

Dans leurs célèbres commentaires de la police d'assurance maritime sur facultés, dans les années 1950, Pierre Lureau & Pierre Olive justifiaient la nécessité de la fixation du plein maximum d'engagement des assureurs "Quelle que soit la puissance financière des assureurs et les moyens de protection en réassurance pris, les moyens des assureurs sont limités, il est indispensable pour eux de limiter leurs engagements".

En assurance maritime, le risque maximum se situe traditionnellement dans la perte totale du navire et de la cargaison, c'est pourquoi, chaque police d'assurance prévoit un montant maximum d'engagement par navire et par expédition dénommé le plein de la police.

Les souscripteurs vont donc rechercher le plein adéquat en s'aidant de différentes méthodes d'évaluation.

### 1/ Le rapport expédition moyenne sur plein du contrat

Pour obtenir le meilleur rendement, le souscripteur évite de recourir à l'achat de réassurance proportionnelle inutile. Il va rechercher la limite qui lui donnera assez de marge pour couvrir les expéditions ponctuelles de haute valeur de l'assuré sans recourir à la réassurance. En règle générale, il ne va pas accorder plus de trois fois la valeur de l'expédition moyenne de l'assuré.

### 2/ Le financement sur 10 ans.

En offrant des capacités excessives sans surprime, le souscripteur offre gratuitement à l'assuré une garantie qui expose les assureurs et les réassureurs aux risques catastrophiques sans surprime.

Pour réduire cet inconvénient, le souscripteur s'efforce d'accorder un plein qui, en cas de perte totale exceptionnelle, pourrait être "refinancé" par la prime annuelle sur une période de dix ans.

### 3/ Rapport prime moyenne portefeuille / plein moyen portefeuille.

La connaissance de ce ratio par tranches de pleins, associée au rapport sinistres / primes permet aussi de vérifier si les pleins accordés sur telle tranche sont en accord avec les primes demandées, par exemple des tranches de > 100 000 €, > 500 000 €, > 1 000 000 €.

Les pleins ou limites dans le contrat s'entendent par moyen de transport, par lieu de séjour et par sinistre ou événement.

Afin de contrôler les risques de cumul qui peuvent se présenter sur un moyen de transport, dans un entrepôt, dans un port ou un aéroport, les assureurs proposent des clauses d'accumulation concernant ces risques.

Cependant, il existe un danger de cumul des risques en un même lieu lorsque les marchandises sont retardées ou lorsque plusieurs navires sont déchargés dans le même port en même temps a fortiori sur des navires capables de transporter plus de 10 000 EVP (équivalent vingt pieds).

L'accroissement en taille des navires porte-conteneurs a permis de réduire les coûts d'exploitation (de près de 30% par rapport à un navire de 8 300 EVP), d'améliorer de plus de 10% la capacité du service mais pose des problèmes liés à l'accumulation des valeurs embarquées.

En moins de 20 ans, la capacité d'embarquement de conteneurs à bord des navires porte-conteneurs a été multipliée par 3 :

- 1991 livraison du plus gros porte-conteneur au monde : le CMA CGM NORMANDIE avec une capacité de 4 419 EVP.
- 2006 livraison de l'EMMA MAERSK (capacité de 11 000 EVP).
- 2010 livraison du CMA CGM CHRISTOPHE COLOMB (capacité de 13 830 EVP).
- 2013 livraison du CMA CGM MARCO POLO (capacité de 16 000 EVP).
- 2013 livraison du premier des 20 porte-conteneurs Triple-E de Maersk (capacité 18 000 EVP). (*Energy Efficiency, Economy of Scale, Environmentally Improved*)

Sachant qu'en moyenne, la valeur des marchandises dans un conteneur se situe entre 50 000 & 60 000 €, ces navires pourront concentrer à bord plus de 1 000 000 000€ de valeur cargaison.

Les assureurs peuvent calculer leurs engagements pour une police au voyage avec la désignation précise du navire transporteur mais la plus grande part des contrats sont souscrits à l'année par le moyen de polices d'abonnement ou sur le chiffre d'affaires qui ne permettent pas de connaître la totalité de leurs engagements.

[suite page 2](#)

## Suite et fin de la page 1

L'accumulation des risques en même lieu dans des ports gigantesques classés dans les tous premiers mondiaux comme Shanghai, Ningbo, Singapour ou Tianjin pourrait à terme poser des problèmes car ils sont situés sur des zones exposées aux tremblements de terre, inondations.

La surveillance du cumul des risques est aisée en assurance incendie car ce sont des risques fixes mais devient plus difficile sur des risques mobiles comme les marchandises stockées, embarquées sur des navires à l'insu du chargeur et *a fortiori* de son assureur.

La concentration des assureurs maritimes en grands groupes multinationaux rend encore plus difficile cette surveillance au niveau du groupe. Ce n'est qu'après la survenance d'un sinistre que le siège du groupe découvrira qu'un sinistre moyen d'avaries communes par exemple concernant un navire donné peut s'avérer devenir un très gros sinistre car plusieurs des filiales ou succursales du groupe d'assureurs ont donné des garanties pour leurs clients respectifs. Les traités de réassurance en excédent de sinistres négociés servent à protéger les assureurs contre ces aléas qui devraient être exceptionnels. Cependant, il est permis de penser que les réassureurs feront payer plus cher leur protection face à ces nouveaux risques en appliquant des méthodes de calcul proches de celles utilisées par le souscripteur pour fixer le "Sinistre Maximum Possible".

