

# 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 37 - Printemps 2015



**" Quod semper aequum ac bonum est, jus dicitur "**

### "Solvabilité II"

Didier Marsac

Consultant en gestion des risques  
Arbitre maritime

Après 10 ans d'études, de négociations et de reports, les directives "Solvabilité II" (2009) et Omnibus II (2014) entreront en vigueur le 01/01/2016 après avoir été transposées dans la législation de tous les pays de l'UE avant le 31/03/2015.

#### En quelques mots "Solvabilité II", plus souvent appelé "Solvency II", a pour buts :

- de moderniser les règles prudentielles actuellement en vigueur en intégrant dans les calculs des fonds propres requis pour chaque assureur, la quantification des risques de toute nature, ainsi que des règles communes de valorisation des valeurs ou biens détenus par les assureurs. En d'autres termes, la marge de solvabilité requise augmentera mais en fonction des profils de risques déterminés par de nouveaux modèles.
- de renforcer la gouvernance, la gestion des risques et le système de déclarations et de notifications réglementaires. Cette exigence se traduit par un renforcement important des moyens requis par tout assureur (entre autres : gestion des risques, actuariat, audit interne, gestion et traitement des données) et par conséquent des coûts substantiels d'autant plus importants pour les structures petites ou moyennes.
- de finaliser la création d'un marché unique des assurances en améliorant la comparaison, la transparence et la concurrence au bénéfice des consommateurs européens et tout en évitant les risques systémiques tels que ceux rencontrés par les banques à partir de 2008.

#### Quel impact pour les assurances maritimes et transports ?

La mise en œuvre de "Solvabilité II" à tous les secteurs des assurances vie et non-vie, y compris aux assurances des entreprises, pourrait présenter quelques inconvénients.

Les modèles finalement approuvés seront-ils appropriés aux risques maritimes (forte intensité et volatilité du fait d'une faible répartition des risques) ?

Les assureurs maritimes et transports européens, dont les coûts de fonctionnement vont augmenter et ciblant une clientèle internationale, ne vont-ils pas faire face à un déficit de concurrence face à des acteurs non européens ?

Il est probable que les assureurs ou mutuelles de petite taille ou spécialisés soient contraints d'évoluer en se regroupant ou en intégrant des groupes plus importants et diversifiés. "Solvabilité II" devrait accélérer la concentration des acteurs existants et limiter l'arrivée de petites structures. Il convient néanmoins de mentionner la présence d'une règle, dite de proportionnalité, pour les très petites structures dont le CA annuel est inférieur à 5M€, qui pourront bénéficier de certaines exemptions en fonction de l'appréciation de l'autorité de tutelle de chaque pays.

Logiquement le coût des assurances devrait augmenter, mais l'abondance actuelle de capacité devrait à court terme masquer le phénomène.

Par contre la diversité des couvertures pourrait bien en être affectée, avec la raréfaction des assureurs de niche et les nouvelles contraintes auxquelles va faire face tout assureur pour développer et proposer de nouveaux produits répondant aux besoins spécifiques du monde de la mer et des transports.