



Le 8 juin 2011

Traditionnellement au cours du mois de juin nous vous proposons les statistiques du marché belge des assurances transport.

Nous sommes fiers de pouvoir vous présenter quelques nouveaux membres qui ont rejoint notre association ABAM/BVT et ce à partir du 1 janvier 2010.

A juste titre on peut affirmer que toutes les compagnies d'assurance ainsi que les agents souscripteurs qui sont actifs dans le secteur des assurances maritimes en Belgique sont représentés par ABAM/BVT.

Ceci ne résulte pas seulement à assembler le Know-how nécessaire et l'expérience du marché, mais ceci signifie également une amélioration de l'exactitude des chiffres fournis.

Nous ne pouvons cependant pas nous réjouir quant aux résultats techniques.

L'année comptable 2010 se termine avec un encaissement de prime totale de 253,8 Mio €.

Abstraction faite du total de la prime représentée par les nouveaux membres, on note une légère croissance d'un peu moins de 5 %. Le coût total des sinistres par rapport à la prime nette (c'est-à-dire la prime brute moins le courtage et les frais d'acquisition connus) s'élève à 96,56 %.

Si on doit prendre en compte un certain nombre de frais cachés (tels que le coût croissant de rapportage, de contrôle et de compliance), il est clair que nous notons une légère perte. Dans tous les cas, les résultats ne sont pas de nature à corriger les lourdes pertes qui ont été subies en 2009 (avec un L/R de 115 %).

Lorsque nous analysons les résultats plus en détail, les assureurs maritimes font appel à la notion « année de souscription ». Ce qui signifie que les sinistres sont alloqués à l'année dans laquelle la prime est souscrite.



**Dans la branche Facultés**, le L/R de l'année de souscription 2010, après guère 12 mois, s'élève déjà 98,20 %. Ceci signifie que l'année 2010, après décompte total sera confrontée à un L/R d'un minimum de 130 %.

Cette tendance négative était déjà perceptible au courant des années précédentes. Une des raisons de ce phénomène, que l'on peut retrouver non seulement sur notre marché mais aussi sur les marchés internationaux, est la croissance des cas de sinistres importants, malgré le fait que la fréquence totale des sinistres diminue constamment. Surtout dans les transports maritimes les assureurs font face à un grand nombre de cas graves d'avaries-communes et de pirateries.

Notre marché belge ne fait pas mieux que le marché international. En effet, selon les statistiques fournies par l'IUMI (International Union of Marine Insurance) qui représente les compagnies d'assurance maritimes et transport de 40 pays, y compris les marchés les plus importants, les années de souscription 2009 et 2010, engendrent, pour la première fois depuis 2000, une perte technique.

A court terme l'IUMI prédit aucune amélioration et souligne en outre le risque croissant de risques d'accumulation suite aux concentrations importantes de valeurs au même endroit. Imaginez un incendie sur un « porte-conteneurs » de la nouvelle génération avec au moins 15 000 TEU à bord ....Aussi le vol sous toutes ses formes représente indiscutablement un problème majeur.

Quant au volume de primes on peut constater une légère reprise par le fait que l'économie mondiale se rétablit.

**Dans la branche CMR** les résultats sont satisfaisants. Cependant cette branche est très vulnérable et c'est seulement par les énormes efforts fournis par les assureurs et les courtiers, principalement sur le plan de la prévention vol, que les chiffres restent positifs. Une vigilance reste néanmoins de rigueur.

**Pour Ocean Hull**, (càd les navires) nous constatons qu'un certain nombre de nos membres ont retrouvé ce chemin mais les résultats restent précaires . Au niveau international, notre marché est plutôt minoritaire. Une autre constatation est la diminution permanente des valeurs assurées. En effet, suite à la crise économique



depuis 2008, la valeur moyenne des navires a diminué avec une moyenne de 15% à 20%. Il est clair que la réduction de la valeur assurée a une conséquence directe sur le volume de la prime.

**Dans la branche Inland Hull**, les résultats restent pauvres. L'année de souscription 2010 a déjà atteint presque la limite de 100% de perte, et ce qui est le plus haut niveau depuis les 5 dernières années. Il est à craindre que l'année de souscription 2010 se terminera enfin avec une perte de 130%.

**En conclusion** : le premier élément que nous constatons est la reprise modérée mais certaine du volume de primes après l'année 2009 qui avait représenté une forte chute.

Ceci est du principalement à une reprise au moins partielle des activités de négoce international qui se sont traduits par une augmentation des valeurs déclarées ou des chiffres d'affaires.

Pour ce qui concerne les résultats techniques, on peut affirmer sans exagérer que 2010 est une année noire, probablement une des pires depuis de très nombreuses années.

A fin 2010 , nous nous retrouvons déjà avec un loss ratio net/net de 95,22 % , ce qui signifie bien sûr que nous serons très largement au dessus de la barre de 100 % lorsque les chiffres seront consolidés, dans un an et au delà. Nous craignons que l'année 2010 se terminera enfin à un L/R de 130%.

Quelles sont les causes de cette très forte détérioration brutale des résultats techniques ?

Voici notre analyse en trois points :

- si d'une part la fréquence des sinistres n'a pas augmenté sensiblement en 2010, par contre il y a eu un accroissement des sinistres importants, notamment au dessus de EUR. 500.000.-
- il y a également une nette surcapacité de souscription dans la marché ce qui a comme effet de maintenir les taux à un niveau trop bas. Si nous mettons de côté l'aspect des taux de primes, nous constatons également un déséquilibre entre les volumes de primes et les capitaux accordés.
- enfin, il y a un effet certain des sinistres pour piraterie qui a influencé les chiffres de manière significative.



Alors, quelles sont les mesures à prendre pour parer à cette situation ?

Et bien là, nous dirions que la discipline de souscription doit être améliorée et que la qualité des services prestés doit passer devant la guerre des prix. Nous avons besoin également de l'appui des courtiers à cet égard.

Eu égard à l'aspect du coût du capital ( cost of capital ) nous devons également veiller à s'assurer d'une assise de primes minimum lorsque nous accordons des capitaux importants, que ce soit dans des primary layers ou dans des excess layers.

Etant donné que l'environnement de la concurrence est devenu mondial, particulièrement dans le secteur des grands contrats, notre marché doit rester un label de qualité avec un rayonnement mondial également.

Nous devons donc veiller à maintenir une réputation de fournisseurs de service de qualité tout en gardant un esprit innovant car les marchés concurrents ne dorment jamais...

Le Conseil d'Administration

ABAM/BVT 2011-2012

Jan Appels  
Président

Jacques Petit  
Vice-président