

Les Echos

La guerre en Ukraine met le marché de l'assurance transports sous haute tension – 11/03/2022

Les Echos

Les entreprises transportant des marchandises peuvent disposer d'assurances contre les risques de guerre. En réaction à l'invasion de l'Ukraine, les assureurs spécialisés ont toutefois revu leurs couvertures et ils augmentent leurs prix.



Les assureurs de transport maritime ont relevé le niveau de risque associé aux expéditions dans la mer d'Azov au niveau le plus élevé, à 8. Ici, la patrouille d'un garde-côte Ukrainien. (Vadim Ghirda/AP/SIPA)

Sueurs froides pour les entreprises ayant des cargaisons à envoyer ou à faire venir de Russie, d'Ukraine ou de Biélorussie. Alors que la guerre fait rage en Ukraine depuis la fin du mois de février, les assureurs spécialisés dans le transport de marchandises notamment par voie maritime revoient leurs conditions de couverture contre le risque de guerre et font bondir leurs prix.

« Pour un voyage vers la Russie, j'ai un armateur à qui l'assureur a demandé la semaine dernière une surprime de 200.000 dollars équivalente à sa prime annuelle », explique un professionnel de l'assurance. Un surcoût difficile à avaler, car il ne vise que la couverture contre le risque de guerre. L'armateur doit par ailleurs payer une assurance contre les « risques ordinaires » pouvant survenir lors d'un voyage : une panne, un incendie accidentel, etc.

Le cas de ce transporteur est loin d'être isolé, alors que l'Ukraine et la Russie étaient jusqu'à présent d'importants exportateurs de matières premières, notamment agricoles. Par défaut, les dommages provoqués par une guerre internationale ou civile ne sont pas couverts par les assurances. Les transporteurs maritimes peuvent cependant souscrire des protections contre ces risques chez de grands assureurs spécialisés.

Des navires marchands visés par des missiles

La guerre en Ukraine a provoqué un choc chez ces acteurs, réunis en France au sein d'un groupement, le « Garex ». « Les assureurs n'avaient pas imaginé pouvoir avoir autant de navires en risque dans un endroit aussi restreint et potentiellement fermé », souligne Mathieu Daubin, son président.

Aussi, les assureurs ont immédiatement réévalué leurs risques. « Les autorités russes ont d'ores et déjà annoncé que deux navires marchands avaient été visés ce jour par des tirs de missiles en mer d'Azov », a ainsi noté le 24 février le Comité d'études et de services des assureurs maritimes et de transports (CESAM).

Celui-ci a aussitôt dégradé la note de risque attribuée aux zones impliquées dans le conflit. Désormais, la mer d'Azov et l'Ukraine sont jugées aussi risquées que la Syrie. La Russie, la Biélorussie et la mer Noire sont au même niveau de risque que le Mali ou le Nigeria.

Ce basculement a ouvert la voie à une remise à plat des couvertures pour les armateurs et les propriétaires de marchandises. « A l'instar du Garex, nous suspendons à ce jour la couverture des risques pour toutes nouvelles expéditions (voyages et transits à terre) et de manière générale tout nouveau risque avec des intérêts russes, biélorusses et ukrainiens », note un courrier d'assureur consulté par Les Echos.

Sur ce marché très spécifique, les assureurs ont la possibilité de suspendre leurs garanties sans attendre les renouvellements des contrats. En cas de suspension, les assurés restent ainsi couverts contre les éventuels dommages provoqués par la guerre le temps d'un préavis, qui peut aller de 2 à 7 jours. De quoi permettre aux armateurs de changer de route pour protéger marchandises et équipages. Pour les nouveaux transports, les entreprises doivent en revanche négocier au cas par cas avec leur assureur.

Problèmes opérationnels

De quoi soulever des difficultés opérationnelles. « Quand on transporte beaucoup de choses, on voit mal comment on pourrait demander préalablement à chaque transport un un prix spécifique », commente Michel Josset, membre de l'association Amrae, qui représente les managers de risques des grandes entreprises françaises.

Sauf à renoncer aux transports ou voyager à leurs risques et périls, les transporteurs n'ont guère d'autre choix, en tout cas, que de passer à la caisse. Si l'assureur propose toujours une couverture. « Pour l'instant, certains clients ont repris des garanties risques de guerre lorsqu'elles étaient disponibles, quitte à payer très cher », explique Pierre Deleplanque du courtier en assurances Diot-Siaci.

L'expert note que les prix en mer Noire ont augmenté « entre cinq et dix fois » depuis le début de la guerre. Toutefois, « les tarifs risques de guerre vont fortement varier, selon par exemple qu'un bateau passe par la mer Noire ou par la mer Baltique pour aller en Russie ».

Les négociations entre courtiers et assureurs s'annoncent ardues, notamment pour les biens stockés en Ukraine. « Il va falloir trouver un accord avec les assureurs pour que la marchandise déplacée - pour être sortie d'Ukraine - ne fasse pas l'objet d'une surprime ou d'une trop forte surprime dans la mesure où elle est déplacée pour être mise à l'abri », explique Mathieu Berrurier, directeur général du courtier d'assurances maritime et transports [Eyssautier-Verlingue](#). « C'est dans l'intérêt de tous de sauver la marchandise ».

Mise à l'abri de la marchandise

Même des assureurs qui ne couvrent pas les risques de guerre mais des dommages ordinaires, comme l'avarie par exemple, sont sur la défensive. « Nous avons indiqué à nos clients qu'on ne garantira plus les bateaux qui livrent en Ukraine et en Russie contre les risques ordinaires de type incendie, avarie etc », déclare le directeur général de MS Amlin Insurance, Ludovic Sénécaut. Les bateaux qui couvrent des zones sensibles doivent être retirés des zones en question dans les délais impartis ».

Les assureurs sont d'autant plus frileux qu'ils ne veulent pas se retrouver pris en défaut dans l'application des sanctions occidentales contre des acteurs et entités russes.

Solenn POULLENNEC