

Résumé

Le **Rapport annuel sur la sécurité maritime d'Allianz Commercial** identifie les tendances de la sinistralité et met en évidence différents risques pour le secteur maritime.

Évolution de la sinistralité

90 % des marchandises échangées dans le monde étant transportées par mer, la sécurité maritime est essentielle et le secteur a réalisé des améliorations notables ces dernières années. Dans la décennie de 1990, la flotte mondiale perdait plus de 200 navires par an. Il y a dix ans, ce nombre a été divisé par deux et n'est plus que de 27 à la fin de l'année 2024.

Ce chiffre est à comparer aux 35 pertes totales (de navires de plus de 100 tonnes brutes) enregistrées l'année précédente, soit une baisse d'environ 20 %, et une diminution de 75 % des pertes totales au cours de la dernière décennie (105 en 2015). La région de la Chine méridionale, de l'Indochine, de l'Indonésie et des Philippines est le principal foyer de pertes au niveau mondial au cours de l'année écoulée, avec les îles britanniques et la Méditerranée orientale et la mer Noire (4 pertes totales chacune), et au cours de la dernière décennie (169). Un énorme volume d'importations et d'exportations transite par la région, ce qui explique la densité du trafic maritime, qui se reflète dans le nombre d'incidents.

Globalement, dans la dernière décennie, 681 pertes totales ont été déclarées dans le monde.

Les navires de pêche (10) représentent près de 40 % des navires perdus en 2024, suivis par les cargos (6) et les chimiquiers (3). Les pertes par le fond (12) ont été la principale cause de perte totale pour tous les types de navires, avec une part de près de 50 %. Les incendies et explosions (7) arrivent en deuxième position et restent stables, les navires de pêche étant les principales victimes. Plus de 100 pertes totales de navires ont été causées par des incendies au cours de la dernière décennie.

Le nombre d'accidents ou d'incidents maritimes déclarés dans le monde a augmenté d'environ 10 % en 2024 (3 310 contre 2 963). Les îles Britanniques ont subi le plus grand nombre d'incidents (799), suivies par la Méditerranée orientale et la mer Noire (694). Les îles Britanniques sont également la région enregistrant le plus grand nombre d'incidents au cours de la décennie (5 613), soit 20 % des 28 331 incidents déclarés. Les bris et pannes de machines (1 860) ont provoqué plus de la moitié des incidents dans le monde en 2024, suivis des collisions (251) et des incendies et explosions. Il y a eu 250 incidents d'incendie en 2024, en hausse de 20 % en glissement annuel, soit le total le plus élevé depuis une décennie.

L'âge moyen d'un navire impliqué dans une perte totale au cours des 10 dernières années est de 29 ans.

Des conditions météorologiques extrêmes ont été signalées comme ayant joué un rôle dans au moins 7 pertes en 2024.

Malgré la tendance actuelle à la diminution des pertes importantes, des défis subsistent. Les armateurs s'efforcent d'exploiter les navires en toute sécurité dans un cadre réglementaire dynamique et en constante évolution et de faire ce qu'il faut, mais cela devient plus difficile, car ils doivent gérer une foule de questions complexes allant des conflits, des sanctions et des tarifs douaniers aux risques posés par la flotte fantôme, en passant par les défis émergents que la décarbonisation entraîne. L'importance des risques politiques et des conflits en tant que causes potentielles de pertes maritimes augmente avec l'aggravation des tensions géopolitiques.

Les pertes partielles et attritionnelles restent une préoccupation majeure et bien que l'industrie ait fait des progrès en ce qui concerne les risques associés aux grands navires, cela ne signifie pas qu'ils sont tous sous contrôle. Des incendies, des collisions et des échouements continuent de se produire en raison d'un manque d'atténuation et de compréhension des risques. Les pratiques et processus de prévention des pertes et d'atténuation des risques doivent descendre jusqu'à la base. Garantir la sécurité continuera à exiger un effort important de la part de l'ensemble du secteur.

Tendances : Risques géopolitiques

Les risques géopolitiques pourraient nuire à la baisse des pertes totales : Les causes traditionnelles de pertes maritimes, telles que les incendies et les collisions, ont diminué au fil du temps, tout en continuant à poser des défis et des problèmes majeurs. Toutefois, les tensions géopolitiques constituent désormais une menace importante qui pourrait annuler ces gains. Le secteur est confronté à un environnement complexe marqué par des attaques contre le transport maritime, des immobilisations de navires, des sanctions et des dommages aux infrastructures telles que les câbles sous-marins essentiels, tandis que les rapports faisant état d'interférences et de brouillages GPS sur les navires sont de plus en plus nombreux. Les assureurs ont constaté une nette augmentation des sinistres importants liés aux conflits, notamment à la guerre en Ukraine et aux tensions au Moyen-Orient.

Les tarifs douaniers sont source d'incertitude et de défis : Les mesures protectionnistes entraînent des défis importants et de l'incertitude pour le secteur maritime mondial. La Chine a été de loin la plus grande cible de l'administration américaine sous la présidence de Donald Trump, avec des droits de douane atteignant dans certains cas 145 % avant que les deux pays ne conviennent de réduire les droits de douane sur leurs marchandises respectives pendant 90 jours en mai 2025. Les États-Unis s'apprêtent également à imposer des frais portuaires aux entreprises. Bien que les futures politiques américaines axées sur le commerce restent incertaines, toute nouvelle restriction sévère du commerce à l'avenir pourrait avoir plusieurs conséquences potentielles à long terme, notamment en exerçant un stress sur les chaînes d'approvisionnement et en les perturbant, en exerçant une pression sur les routes commerciales, ainsi qu'en augmentant les accumulations sur les navires ou dans les ports.

Les États-Unis s'attaquent à la domination de la Chine dans le domaine du transport maritime : Les plans américains visant à lutter contre la domination des industries chinoises du transport maritime et de la construction navale pourraient avoir d'importantes répercussions sur le secteur du transport maritime, notamment sur la capacité des chantiers navals et le coût futur des réparations et des nouvelles constructions, et obliger les armateurs à envisager une reconfiguration de leurs programmes d'expédition. Selon les [données de Pole Star Global](#), les navires chinois ont fait 14 295 escales l'année dernière dans 252 ports américains, soit 18 % de l'ensemble des escales. Les navires allaient des conteneurs aux vraquiers. Parmi ces escales, plus de 3 000 navires appartenant à la Chine ou construits par elle ont visité des ports américains. Malgré les ajustements apportés à la proposition relative aux redevances portuaires, le secteur du transport maritime reste préoccupé par les augmentations de coûts et les perturbations potentielles.



scharfsmidde / Adobe Stock

Les goulets d'étranglement du transport maritime sont sous le feu des critiques : Les routes maritimes stratégiques et les points d'étranglement sont de plus en plus politisés à mesure que les tensions géopolitiques et régionales augmentent. Les transits par le canal de Suez ont été sévèrement réduits par les attaques des Houthis contre la navigation en mer Rouge, tandis que les tensions entre la Chine, les États-Unis et les pays d'Asie du Sud-Est au sujet de différends territoriaux laissent entrevoir la possibilité d'une perturbation future de la navigation en mer de Chine méridionale, où transite un tiers du trafic maritime mondial. Dans le même temps, les eaux arctiques sont devenues le point de convergence des tensions internationales, les pays cherchant à contrôler les nouvelles routes commerciales à mesure que la glace fond. La crainte est que des États malveillants et des groupes mandataires cherchent à imiter le succès des Houthis ou que d'autres pays utilisent leur contrôle sur des routes maritimes clés pour exercer une pression politique sur leurs rivaux. Pour les assureurs, qui fournissent une couverture de guerre aux navires transitant par des zones à haut risque, les conflits multiples pourraient s'avérer difficiles à gérer.

La flotte fantôme : plus elle grossit, plus les inquiétudes montent : La flotte fantôme, composée de pétroliers plus anciens et mal entretenus, s'est rapidement développée, posant des risques importants pour la sécurité maritime et l'environnement, avec un certain nombre d'incendies, de pannes de moteur, de collisions et d'échouements. Ces navires se livrent au commerce illégal du pétrole sous pavillon de complaisance, désactivant souvent les systèmes d'identification et procédant à des transferts risqués de navire à navire. La croissance de la flotte est liée aux sanctions contre le pétrole russe, certaines estimations suggérant que 17 % de la flotte mondiale de pétroliers sont désormais des navires fantômes. Malgré l'intensification des sanctions occidentales, le contrôle reste difficile. Les coûts de nettoyage en cas de déversement peuvent être considérables, de nombreux navires n'étant pas assurés. L'UE a mis en place des réglementations en matière d'assurance et les États-Unis des plans d'inspection, mais l'efficacité de ces mesures est incertaine. Les navires de la « flotte grise », dont la propriété est légale et qui ne présentent pas nécessairement de signes évidents de commerce illégal, et les « navires zombies », liés au commerce du pétrole vénézuélien et qui ont pris le nom de navires démolis, posent également des problèmes.

Les navires espions et les flottes obscures placent les navires marchands sous surveillance :

De récents incidents impliquant des navires soupçonnés d'avoir endommagé des câbles sous-marins essentiels ont renforcé la surveillance des activités maritimes. Les dommages sont souvent accidentels, principalement dus à la pêche et aux ancres. Toutefois, des actes délibérés sont soupçonnés dans des régions telles que la mer Baltique, la mer Rouge et la mer de Chine méridionale, bien qu'il soit difficile de les attribuer. Un certain nombre de navires ont été soupçonnés ou arrêtés pour avoir endommagé des câbles, tandis que d'autres ont été impliqués dans le transport de cargaisons de pétrole sanctionnées. Il devient de plus en plus difficile, non seulement pour les autorités de s'attaquer à ces problèmes, mais aussi pour les armateurs qui ne se doutent de rien et qui se font piéger par de tels actes. Entre-temps, le processus de recrutement des marins de certaines nationalités pourrait être revu, ce qui accentuerait encore la pénurie de marins.

La menace qui pèse sur le transport maritime en mer Rouge risque de perdurer :

Les cessez-le-feu ont fait naître l'espoir d'une reprise progressive des transits par le canal de Suez et la mer Rouge. Toutefois, la menace qui pèse sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde risque de perdurer. Depuis la fin de l'année 2023, les Houthis ont lancé plus de [200 attaques](#) de missiles et de drones contre la navigation dans la région, endommageant plus de 40 navires, ayant un impact significatif sur le trafic maritime, réduisant les transits de 50 % et causant des pertes économiques mensuelles estimées à 800 millions de dollars pour l'Égypte.

La situation sécuritaire étant incertaine, le déroutement des navires autour du cap de Bonne-Espérance, qui dure déjà depuis plus de 18 mois, pourrait se poursuivre. Ce réacheminement ajoute du temps et des coûts aux transits entre l'Asie et l'Europe, ce qui entraîne des retards dans les chaînes d'approvisionnement et accentue les pressions inflationnistes. Des voyages plus longs autour de l'Afrique peuvent exposer les navires à des eaux peu familières et potentiellement augmenter le risque de réclamations liées aux conditions météorologiques, y compris la perte de conteneurs en mer, en raison des conditions difficiles autour du Cap de Bonne Espérance. L'absence d'installations de sauvetage et de réparation appropriées sur ces itinéraires alternatifs pourrait faire en sorte que même des incidents mineurs se transforment en sinistres importants. La capacité des porte-conteneurs a été limitée par l'allongement des routes commerciales, les compagnies maritimes cherchant à éviter le conflit en mer Rouge. Cette situation a contribué à l'augmentation de l'âge moyen de la flotte mondiale, qui est passé de 20 à 23 ans. Les compagnies maritimes utilisent des navires plus anciens plus longtemps qu'elles ne le feraient autrement, ce qui a évidemment un impact sur la qualité et la sécurité des navires.

Le nombre record de marins abandonnés suscite des inquiétudes en matière de sécurité :

Un nombre record de marins a été abandonné l'année dernière avec un total de 312 navires abandonnés contre 132 navires en 2023, soit une augmentation de 136%. Le nombre de marins abandonnés est passé à 3 133 en 2024, soit une augmentation de 87 %. Ces chiffres records reflètent le climat d'incertitude, alimenté par des conflits, des navires en détention ou retenus parce que les propriétaires sont confrontés à des problèmes de faillite ou de sanction, laissant les équipages abandonnés sans communication ou soutien, sans salaire ou sans action pour faire avancer les navires. En outre, les enlèvements et les cas de détention ont presque doublé l'année dernière, avec 126 marins pris en otage. Les marins sont de plus en plus utilisés comme des pions politiques ou comme monnaie d'échange, confrontés à de mauvaises conditions et à une séparation prolongée d'avec leur famille.

Alejandro / Adobe Stock



Kom Sritawan / Shutterstock



Viktor Hladchenko / Shutterstock



En haut à gauche : un navire de la marine patrouille dans la mer Baltique

En bas à gauche : un navire d'inspection de câbles sous-marins

Ci-dessus : un porte-conteneurs dans le canal de Suez

Tendances : Risques liés au navire et à la cargaison

Les pressions inflationnistes pèsent sur les coûts de réparation :

L'inflation s'est peut-être stabilisée au cours de l'année écoulée, mais les perspectives sont incertaines et les sinistres maritimes sont aujourd'hui plus coûteux qu'il y a deux ans. Les principaux facteurs contribuant à cette augmentation sont les suivants : coûts de réparation élevés, hausse des prix de l'acier (jusqu'à 60 % dans certains cas), retards dans la chaîne d'approvisionnement, capacité limitée des chantiers navals, en particulier pour les grands navires, vieillissement de la flotte et complexité des nouvelles machines. Les tarifs douaniers risquent d'aggraver la situation.

Les incendies et les cargaisons mal déclarées restent les principales préoccupations des grands navires : Les incendies de grands navires, en particulier sur les porte-conteneurs, les transporteurs de voitures et les rouliers, restent une préoccupation majeure pour les assureurs. En réalité, le risque reste important en raison de la taille de ces navires et de la complexité des opérations de lutte contre l'incendie et de sauvetage. L'analyse d'Allianz Commercial a révélé un nombre record d'incendies pour tous les types de navires en 2024, dont 30 % concernent des navires porte-conteneurs, des cargos ou des navires rouliers.

Des efforts pour atténuer ces risques sont en cours, avec des changements réglementaires et des avancées technologiques visant à lutter contre les cargaisons mal déclarées, qui sont l'une des principales causes de ces incendies. Les risques sont bien connus, mais beaucoup d'incidents liés à des cargaisons mal déclarées sont dus à un manque de connaissance de la part des expéditeurs et des exportateurs. Le moyen le plus simple d'expédier une cargaison n'est pas forcément le plus sûr. Il est essentiel de renforcer les capacités de détection et de lutte contre les incendies, en particulier à mesure que l'ère de l'électrification progresse.

Les leçons de Baltimore : La collision du porte-conteneurs Dali avec le pont Francis Scott Key de Baltimore, aux États-Unis, souligne les risques importants que représentent les grands navires pour les infrastructures et les chaînes d'approvisionnement mondiales, en particulier en cas d'incident tel qu'une panne d'électricité ou une erreur humaine. Cet incident, qui a fait six morts et entraîné d'importantes perturbations dans le port, souligne la nécessité d'améliorer la gestion des risques, les plans d'urgence et la préparation dans les grands ports. Les implications financières sont énormes et les questions de responsabilité complexes.

Historiquement, ces catastrophes sont rares, avec seulement 35 effondrements de ponts importants impliquant des navires et des barges entre 1960 et 2015. Cependant, les dommages mineurs ou importants sont plus fréquents, avec plus de 1 800 incidents signalés impliquant des navires et des infrastructures portuaires depuis 2015, ce qui fait du contact avec les infrastructures portuaires la cinquième cause la plus fréquente sur plus de 28 000 incidents maritimes signalés au cours de cette période. Cependant, seulement 10 % de ces incidents concernaient des navires porte-conteneurs.

Le vol de cargaison est en hausse : augmentation des demandes d'indemnisation liées à des documents frauduleux et à de fausses identités : Les demandes d'indemnisation pour vol de marchandises continuent d'augmenter, sous l'impulsion de bandes criminelles organisées qui exploitent le renseignement pour cibler les marchandises de grande valeur et les biens de consommation. Les pressions économiques telles que l'inflation et la crise du coût de la vie ont exacerbé cette tendance, l'Amérique du Nord enregistrant une hausse de 27 % des vols et la région EMEA faisant état de pertes quotidiennes s'élevant en moyenne à 1,2 million d'euros. Les criminels sont de plus en plus sophistiqués et l'on constate une augmentation des documents frauduleux et des réclamations liées à de fausses identités. Les pratiques laxistes en matière de gestion des risques sont souvent à l'origine de sinistres coûteux, d'où la nécessité d'un respect plus strict des protocoles de sécurité. Pour limiter les pertes, il est recommandé d'améliorer les stratégies préventives, notamment par l'organisation de convois et le suivi par GPS. Une approche proactive de la compréhension et de la lutte contre le vol de marchandises est essentielle pour protéger les expéditions.

La transition énergétique, un nouveau défi pour le fret de projet :

La transition énergétique entraîne une augmentation des expositions et des risques liés au fret de projet en raison de l'augmentation des investissements dans les énergies renouvelables et les infrastructures, les investissements mondiaux dans le domaine de l'énergie devant dépasser les 3 billions de dollars américains pour la première fois en 2024. Le fret de projet, qui comprend des articles de grande valeur et surdimensionnés tels que les machines des usines de fabrication et les éoliennes, présente des risques de réclamation importants en raison des dommages ou des retards potentiels. Une gestion proactive des risques et un transport spécialisé sont essentiels, et l'assurance peut jouer un rôle vital dans la réduction des taux de sinistres. Dans le même temps, l'augmentation du transport de cargaisons lourdes et de grande valeur sur des vraquiers, motivée par des facteurs tels que la pénurie de navires de transport lourd et de cargaison générale, soulève des risques supplémentaires, notamment en ce qui concerne l'adéquation de la conception du navire, l'expérience de l'équipage et la couverture de la responsabilité civile.

Les explosions portuaires reviennent sur le devant de la scène :

L'explosion dévastatrice survenue en avril 2025 dans le plus grand port à conteneurs d'Iran, Bandar Abbas, a renforcé les préoccupations du secteur concernant le stockage de marchandises dangereuses et les concentrations de risques dans les ports, après d'autres incidents importants survenus ces dernières années.

Outre le fait qu'elles mettent en danger la vie des personnes se trouvant à proximité, ces explosions peuvent avoir des conséquences considérables, tant sur le plan financier que commercial. Les contrôles des risques liés au stockage de produits chimiques et de cargaisons dangereux doivent répondre aux normes les plus strictes, et des mesures doivent également être prises pour continuer à lutter contre les déclarations erronées de ces cargaisons, qui ne font qu'exacerber le problème.

Tendances : Risques liés à la transition climatique

Décarbonisation : tracer une voie dans des eaux incertaines :

La décarbonisation du transport maritime, responsable de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES), est cruciale pour les efforts de lutte contre le changement climatique. L'Organisation maritime internationale (OMI) a fixé une série d'objectifs ambitieux pour la réduction des émissions de GES des navires, visant à terme une réduction nette de ces émissions vers 2050 ou à une date proche. En avril 2025, elle a approuvé [le premier cadre mondial de réduction nette des émissions](#), qui combine des limites d'émissions obligatoires et une tarification des GES pour l'ensemble d'un secteur industriel. Cette décision s'est toutefois heurtée à l'opposition des pétro-États et des États-Unis, qui se sont retirés des négociations sur le climat et ont menacé de prendre des mesures de rétorsion à l'encontre de toute redevance imposée aux navires américains.

D'une part, les efforts et les engagements en matière de durabilité dans de vastes régions du monde continuent d'augmenter, mais d'autre part, les points de vue divergents sur le changement climatique et la transition énergétique ne feront qu'accroître l'incertitude pour les armateurs, qui planifieront des investissements et passeront des commandes pour des navires qui seront livrés et exploités dans les années à venir, ce qui pourrait compliquer la tâche de l'industrie du transport maritime pour atteindre ses objectifs.

Malgré cette incertitude, le secteur du transport maritime poursuivra sa trajectoire de décarbonisation, étant donné que de nombreux facteurs favorisent la transition énergétique et qu'une grande partie du monde est toujours d'accord sur la nécessité d'atteindre des objectifs de zéro émission nette.

La transparence est essentielle pour faire face aux risques liés aux carburants alternatifs :

L'adoption en temps voulu de carburants de substitution, tels que le GNL, l'ammoniac, le méthanol et l'hydrogène, est essentielle pour atteindre les objectifs du secteur maritime en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Dans le cadre de la stratégie de l'OMI en matière d'émissions de gaz à effet de serre, le secteur du transport maritime vise à utiliser, d'ici à 2030, au moins 5 % de carburants à émissions de gaz à effet de serre nulles ou quasi nulles, en s'efforçant d'atteindre 10 % de ces carburants. Il reste beaucoup à faire pour atteindre ces objectifs, et certains craignent que l'imprévisibilité géopolitique et l'incertitude quant aux meilleures options pour l'avenir ne ralentissent l'adoption de ces carburants.

À long terme, la transition devrait avoir des conséquences importantes sur le paysage des risques et les polices d'assurance maritime, avec des préoccupations particulières concernant la sécurité incendie, les pannes d'équipements spécialisés, la compétence de l'équipage et les responsabilités environnementales.

Elle pourrait également entraîner une augmentation du coût des sinistres liés aux pannes de machines, qui sont déjà la principale cause d'incidents maritimes, car les machines modernes deviennent plus sophistiquées grâce à des mesures visant à réduire les émissions, telles que l'adoption de moteurs à double carburant. Il pourrait également être plus difficile de trouver des chantiers de réparation pour les navires utilisant des machines modernes, tandis que les commandes de pièces de rechange et de remplacement pourraient prendre plus de temps, étant donné qu'il y aura moins de fabricants. Allianz Commercial collabore activement avec ses clients pour surveiller et évaluer l'utilisation des carburants alternatifs et les risques qu'ils présentent, afin de garantir une compréhension globale des scénarios potentiels de panne des machines et des risques liés aux moteurs.

Les risques liés aux batteries lithium-ion continuent de se développer à l'ère de l'électrification :

L'électrification de l'économie mondiale stimule la demande en batteries lithium-ion. Le marché devrait atteindre 322 milliards de dollars d'ici 2030, soit plus du double de sa valeur en 2024, grâce aux véhicules électriques et à la transition vers les énergies renouvelables. Toutefois, cette croissance présente des risques pour le transport maritime et les chaînes d'approvisionnement. Les récents incendies survenus dans des installations de batteries mettent en évidence les dangers potentiels pour l'industrie, tandis que les préoccupations maritimes augmentent, avec des incidents sur des navires en mer et dans les ports américains et canadiens. L'augmentation significative de la demande de systèmes de stockage d'énergie sur batterie (BESS) et le transport de ces unités par voie maritime et terrestre ajoutent une autre dimension aux risques liés aux batteries. Bien qu'elles soient intrinsèquement plus stables, elles présentent toujours un risque important en cas d'incendie et sont capables de stocker d'énormes quantités d'énergie.

Les entreprises et leurs assureurs se concentrent sur les risques posés au transport maritime et aux chaînes d'approvisionnement connexes. Des travaux considérables sont en cours pour les comprendre et savoir comment les atténuer, par exemple en ce qui concerne la détection et la prévention des incendies et la meilleure façon de les combattre, ainsi que l'élaboration de contrôles des risques, garantissant que des mesures correctives peuvent être prises avant d'atteindre un état critique.

Incitation à une reconstruction plus durable : Dans le secteur maritime, la décarbonisation et la législation et la réglementation « net zéro » favorisent l'adoption de techniques et de technologies visant à réduire les émissions de CO₂. Une nouvelle initiative d'Allianz Commercial aide les propriétaires et les exploitants de navires à réparer ou à remplacer une perte physique ou un dommage subi par la coque et/ou les machines d'un navire par des solutions moins émettrices de carbone.

Les pertes en chiffres

L'analyse présentée dans les pages suivantes porte à la fois sur les pertes totales et sur les pertes/incidents.

Pertes totales des 10 premières régions

2015-2024 et 2024. Navires de plus de 100 tonnes brutes uniquement

27

Pertes totales en 2024

681

Pertes totales entre 2015 et 2024

 Pertes totales par région pour 2015-2024

 Pertes totales par région en 2024

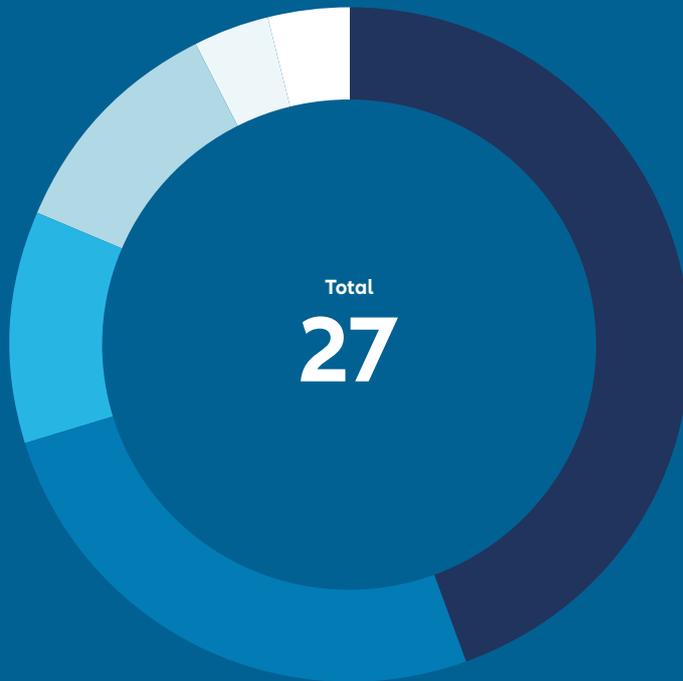


Source : Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics

Analyse des données et infographie : Allianz Commercial

Causes de perte totale 2024

Du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2024. Navires de plus de 100 tonnes brutes uniquement



● Pertes par le fond	12
● Incendies et explosions	7
● Bris et pannes de machines	3
● Naufrage/échouement	3
● Collisions (impliquant des navires)	1
● Avarie de la coque (trous, fissures)	1

Source : Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics

Analyse des données et infographie : Allianz Commercial