

Les résultats de l'assurance transports en 2007

Sommaire

Liste des intervenants

Fiches de presse

- La modernisation de la Convention de Rome : la problématique du terrorisme
- La nouvelle police « corps maritime » internationale
- Du nouveau du côté de l'assurance des marchandises contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève

Diapositives

Le rapport annuel de la FFSA (résultats 2007)

Dépliant : le site FFSA dédié à l'assurance transports
www.ffsa.fr/assurancetransports



Intervenants

- ❖ **Patrick de La Morinerie**
président de la Commission des assurances transports
- ❖ **Jean-Claude Geze**
membre de la Commission des assurances transports
- ❖ **Thibaut de Mallmann**
président du Comité « aviation »
- ❖ **Denis Develey**
président du Comité d'études « corps »
- ❖ **Marc Paumier**
président du Groupe de travail « risques de guerre et risques exceptionnels »
- ❖ **Christophe Delon**
président du Comité « marchandises transportées »

La modernisation de la Convention de Rome : la problématique du terrorisme

La Convention de Rome du 7 octobre 1952, concernant les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, fait l'objet de travaux de modernisation. Etant donné les enjeux pour l'industrie aéronautique, le volet relatif aux dommages provoqués par un acte de terrorisme se trouve au centre des débats.

Un système d'indemnisation à deux niveaux

Le projet de modernisation pour les dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs à la suite d'actes de terrorisme propose d'établir un système d'indemnisation à deux niveaux :

- l'opérateur aérien, sur lequel pèse une responsabilité objective, bénéficierait d'une limitation d'indemnité : le montant maximum à verser aux victimes, calculé en fonction de la masse maximale au décollage (MMD) de l'appareil, pourrait atteindre 700 millions de DTS¹ pour les aéronefs de plus de 500 tonnes ;
- un fonds de compensation interviendrait au-delà du plafond de responsabilité de l'opérateur et ce jusqu'à 3 milliards de DTS. Ce fonds serait alimenté par des taxes prélevées sur les billets achetés par les passagers.

Si ces différents montants étaient dépassés, et bien que le texte ne contienne aucune disposition expresse à ce sujet, les Etats pourraient être amenés à intervenir.

Les actions ouvertes aux victimes

La dernière version en date du projet permet aux victimes d'intenter une action judiciaire contre la compagnie aérienne. Pour ce faire, il faut que les organes de direction de cette dernière aient participé à la réalisation des dommages. L'acte ou l'omission susceptible d'entraîner la responsabilité de la compagnie aérienne doit alors avoir été effectué soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement (faute inexcusable). Il faut aussi que l'acte en question constitue un manquement à une obligation réglementaire et la cause initiale des dommages. L'opérateur aérien peut toutefois se dégager de toute responsabilité en prouvant qu'il s'est conformé à la réglementation relative à la sûreté et l'a effectivement mise en œuvre.

.../

¹ DTS : Droit de Tirage Spécial du Fonds monétaire international, dont le cours est actuellement de 1,0415 €

Une nouvelle disposition permettant de faire « sauter » la limite de responsabilité des compagnies aériennes a été proposée par la Suède : l'exploitant aérien a, dans cette proposition, l'obligation de mettre en place un système de contrôle approfondi du personnel et doit prouver que l'employé qui a commis l'acte terroriste y a bien été soumis.

Autre nouveauté dans le projet : la définition du préjudice dit « psychique » a été considérablement restreinte. Ainsi, ne pourraient être indemnisées que les maladies psychiatriques reconnues, qui sont la conséquence d'une blessure corporelle ou d'une exposition directe à la probabilité d'une blessure corporelle ou d'un décès. Le délai de prescription pour intenter une action judiciaire est de 3 ans.

Enfin, le projet de modernisation prévoit un droit de recours de l'exploitant aérien contre toute personne ayant commis l'acte terroriste, mais également contre toute autre personne y compris contre le fabricant de l'appareil, de ses moteurs et des pièces en relation avec le défaut de leur conception.

Le projet concernant les dommages ne résultant pas d'un acte de terrorisme

Dans ce projet, qui s'attache également aux dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs, la responsabilité pesant sur les compagnies aériennes aussi est une responsabilité « sans faute » et limitée, liée à la masse de l'appareil. Les niveaux sont les mêmes que dans le projet de modernisation pour les dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs à la suite d'actes de terrorisme. Le délai de prescription est également de 3 ans.

L'exclusion relative aux dommages nucléaires est limitée aux incidents qui sont définis dans la Convention de Paris traitant de la responsabilité civile envers les tiers et la Convention de Vienne sur la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires (installations nucléaires).

La nouvelle police « corps maritime » internationale

Le marché français de l'assurance maritime va lancer en 2009 une nouvelle police internationale pour la couverture des corps de navire. Ce nouveau référentiel, qui a fait l'objet d'une large concertation avec les organisations professionnelles des armateurs et des courtiers, devrait conforter et développer la position du marché français sur le marché international.

Les assureurs maritimes français au 3^{ème} rang mondial

Le marché de l'assurance corps maritime, qui fonctionne en co-assurance, détient une position de leader sur le marché international. Il dispose, en effet, de nombreux atouts :

- des compagnies avec un réseau international développé ;
- une capacité de souscription de 150 millions de USD ;
- une sécurité financière exceptionnelle ;
- des équipes expertes ;
- des professionnels du shipping (anciens navigateurs) pour assister les souscripteurs et les gestionnaires de sinistres.

Les risques sont couverts sur la base des conditions de marché. Celles les plus utilisées pour la couverture des risques internationaux étant les conditions anglaises ou les conditions norvégiennes, il était nécessaire que le marché français modernise les siennes afin d'encore mieux se positionner sur le marché international.

Les avantages de la nouvelle police

Ce contrat, qui prend la forme d'une police "package", présente de nombreux avantages :

- un ensemble de garanties proposées très complet (dommages, responsabilité, bonne arrivée, pertes de bénéfices, risques de guerre) ;
- des conditions d'assurance sur une base "Tous risques". Seuls les risques exclus ne sont pas couverts et, en cas de sinistre, il appartient à l'assureur de prouver que le risque est exclu. Dans les conditions anglaises, seuls les risques énumérés sont couverts et il appartient à l'assuré de prouver, en cas de sinistre, que son risque est garanti ;
- un capital garanti égal à trois fois la valeur assurée du navire ;
- les besoins spécifiques de chaque client traités dans le cadre de conditions particulières permettant une véritable couverture sur mesure.

De plus, contrairement à ce qui se pratique sur le marché anglais où la gestion des sinistres "outsourcée" auprès de "loss adjusters" est onéreuse, le nouveau référentiel du marché français offre la possibilité d'une gestion directe du sinistre par l'assureur, et ce, à un coût nettement plus avantageux. Cette formule permet, en outre, à l'assuré de suivre la gestion de son sinistre en permanence, en étroite collaboration avec l'apériteur, dans un véritable esprit de partenariat. Et, en cas de litige, la médiation est systématiquement recherchée.

Du nouveau du côté de l'assurance des marchandises contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève

Le 1^{er} octobre 2008, le marché français de l'assurance transports proposera de nouvelles garanties pour couvrir les marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève.

L'engagement des assureurs transports

En raison de son caractère essentiellement international, l'assurance transports a été écartée en 2006 du champ d'application de la loi sur l'obligation d'assurance des risques de terrorisme situés en France. Dès lors, les assureurs marchandises transportées se sont mobilisés pour développer des garanties adaptées.

Deux nouvelles conventions spéciales

Jusqu'ici, les risques de guerre et assimilés étaient couverts par trois polices et quatre clauses séparées. La nouvelle offre, qui les remplace, apparaît plus lisible puisqu'elle se décline sous la forme de deux conventions spéciales couvrant les marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève :

- la Garantie « étendue » ;
- la Garantie « waterborne ».

La Garantie « étendue » est complétée par une clause additionnelle couvrant les frais résultant « *d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues* ».

Ce dispositif reprend le contenu des garanties existantes mais en les étendant de manière significative.

Les avancées de la Garantie « étendue »

Les nouvelles conventions spéciales s'appliquent à tous les modes de transport (unique ou combiné) et pour un voyage de magasin à magasin. Ainsi, l'offre d'assurance se calque sur la pratique des contrats de vente internationaux. Elle procure une couverture effective de la marchandise pour toute la durée du transport depuis le point extrême de départ jusqu'au point final de livraison en permettant une meilleure cohérence entre l'assurance des risques ordinaires et celle, complémentaire, des risques de guerre.

Les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, suite à un risque de guerre, sont couverts dans la garantie de base. Cette garantie des frais ne tient plus compte du moment du voyage - phase maritime - où s'est produit l'événement, d'où une extension notamment en transport terrestre. Les frais résultant d'« *émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues* » pourront, quant à eux, être dorénavant garantis en souscrivant une clause additionnelle.

Enfin, les dommages subis à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation, ainsi que la détérioration naturelle par suite de retard lorsqu'ils surviennent à bord du navire sont également couverts dans la garantie de base.

La Garantie « waterborne »

Cette nouvelle convention, qui s'applique exclusivement aux marchandises transportées par voie maritime - « waterborne » signifiant depuis leur mise à bord jusqu'au déchargement au port de destination - a été élaborée en s'inspirant directement de la Garantie « étendue » tant au plan de la rédaction du texte qu'au niveau de la présentation des articles.

Certaines garanties, qui étaient auparavant délivrées en option, sont aujourd'hui intégrées dans la convention. Il s'agit, plus précisément, de la couverture des dommages subis à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation, de la garantie couvrant la détérioration naturelle par suite de retard et de celle prenant en charge différents frais. Parmi ces derniers figurent, notamment, une extension concernant les frais en cas d'interruption ou de rupture de voyage à la suite d'« *émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues* ».