



PLAISANCE

FFSA / 12 juin 2015



La réglementation en matière de navigation et le contrat d'assurance Plaisance

FFSA – 12 juin 2015

La législation plaisance : une préoccupation historique contractuelle, un questionnement quotidien pour nos équipes

Pour les services souscription et règlement des compagnies d'assurances plaisance, les problématiques et les questions soulevées par la connaissance de la législation plaisance sont historiques et quotidiennes :

- ➔ Depuis la création des premiers contrats plaisance, les contrats revendiquent l'application de la norme, la sanction étant la déchéance ou l'exclusion
- ➔ L'assureur cherche à apprécier un risque en fonction de critères
- ➔ La norme fixe une partie de ces critères
- ➔ L'assureur veille à ce que les risques assurables soient conformes à la législation en vigueur
- ➔ L'assureur veille aussi à ce que le contrat d'assurance réponde aux règles édictées par le Code des assurances

La connaissance de la norme et la surveillance de son évolution devraient donc faire partie des préoccupations des différents acteurs de l'assurance plaisance : souscripteurs, régleurs sinistres, experts, conseillers techniques, service juridique des compagnies.

Limites de l'exercice

- ➔ Dégager le temps nécessaire pour parfaire les connaissances
- ➔ L'absence de guidelines spécifiques et de partage de l'information
- ➔ Les évolutions constantes des normes
- ➔ Les trous dans la raquette du panel législatif
- ➔ Le nombre de contrats
- ➔ Le nombre d'apporteurs souvent généralistes et donc non spécialisés plaisance
- ➔ Les délais de modifications informatiques
- ➔ Le processus de la collecte de l'information et de l'identification du risque

Quelques exemples contractuels tirés des Conditions Générales plaisance et autres clausiers

Exclusions générales

- ➔ "Les accidents survenus lorsque le Chef de bord n'est pas titulaire du permis de naviguer ou des certificats de capacité exigés par la réglementation en vigueur".
- ➔ "Les dommages matériels ou corporels survenus lorsque les papiers de bord, notamment le *certificat de navigabilité*, ne sont pas en règle ou en état de validité, si cette omission est en relation avec le sinistre".
- ➔ "Les accidents survenus lorsque le nombre de personnes embarquées dépasse les normes fixées prévues par le constructeur ou la législation en vigueur".

Etc...

Quelques exemples de questions reçues par notre service !

- ➔ "Bonjour et merci pour le dossier, pouvez-vous me retourner par écrit la nouvelle réglementation du 01 mai 2015 qui permet au bateau moyennant équipement adéquat d'aller jusqu'à **6000 miles** des côtes... le client est très pointilleux..."
- ➔ "Bonjour, suite à notre entretien téléphonique du 26/05/2016 et à votre dernier message sur le devis de M. XXX (n° 67..... en instance) je vous prie de trouver ci-joint le mail que nous adresse notre client avec en PJ les modifications concernant les règlements de navigation des jets skis... Je vous remercie de bien vouloir me tenir au courant de ces nouvelles mesures".
- ➔ «I also wanted to mention that the vessel is under 24m, so the CISR manning requirements are much less than a large commercially operated vessel where the STCW would be required. An RYA license would be sufficient in this case as it is a small commercial vessel. I verified this with the registry this morning».

Etc...

Principales réglementations en vigueur

Navire de plaisance de moins de 24 mètres

- ➔ Texte européen
Directive n° 2013/53/UE du 20/11/13 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE
A noter que les états européens ont jusqu'au 18 janvier 2016 pour adopter la nouvelle directive, en France applicable par décret

- ➔ Texte France
 - Division 240 : Navire à usage personnel et de formation
La nouvelle division 240 est parue au JORF le 12 décembre 2014 et en application le 1er mai 2015.
 - Division 240 + Division 241 : NUC (Navire à usage commercial)
 - (Division 245 pour les navires non marqué CE en préparation)

- ➔ Règlements locaux (Capitainerie, arrêtés préfectoraux...)

- ➔ Arrêté du 28 septembre 2007 relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur, à l'agrément des établissements de formation et à la délivrance des autorisations d'enseigner. (Dernière modification le 29 janvier 2014)

- ➔ Conventions internationales
Collreg (RIPAM)
STCW (Brevet)

Principales réglementations en vigueur

Ce qui change vraiment par rapport à l'ancien texte

- La notion de Chef de bord a été explicitée dans le document.
- Une dotation de sécurité supplémentaire a été créée pour les navigations au-delà de 60 milles d'un abri : optimiser la sécurité pour les plaisanciers au long-cours.
- Un émetteur récepteur VHF sera obligatoire à partir du 01 janvier 2017 pour les navigations au-delà de 6 milles d'un abri : assurer la capacité de communiquer en toute circonstance.
- Une nouvelle trousse de secours est proposée.
- Les VNM pouvant embarquer au moins deux personnes pourront désormais naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri.
- La notion d'abri a été précisée.
- La charge maximale recommandée par le constructeur du navire doit être strictement respectée par le chef de bord.
- **ATTENTION** : Dans la précédente réglementation, la dotation hauturière s'appliquait à partir de 6 milles d'un abri. Dans la nouvelle réglementation, la dotation semi-hauturière s'applique à partir de 6 milles d'un abri.

Importance de la collecte de l'information (intermédiaire + expert)

Quelques chiffres AXA pour exemple

- 70.000 contrats plaisance
- 3.500 agents généraux AXA (généralistes)
- 20.000 courtiers potentiellement apporteurs

Limites de la gestion de la norme : l'identification

- Les intermédiaires ont des pouvoirs de souscription et de gestion de sinistre variables et parfois étendus, tous les dossiers ne remontant pas à la compagnie, l'information est gérée sur un intranet, nous recommandons à nos intermédiaires l'utilisation d'un recueil d'informations normalisé.
 - Les outils mis à la disposition des intermédiaires sont des outils déclaratifs. Il nous est difficile de vérifier les informations enregistrées qui permettent à l'intermédiaire d'émettre les documents contractuels.
 - Le fichier des immatriculations des bateaux français n'est pas accessible aux assureurs, les assureurs n'ont pas accès au fichier des numéros d'identification de la coque ou "numéro HIN". Les assureurs ne disposent pas d'un fichier central dans lequel seraient répertoriés tous les modèles de bateaux comme cela existe en automobile.
 - Les informations techniques ne sont pas vérifiées (déclaratif), cependant les intermédiaires doivent conserver copie du titre de navigation / acte de francisation du bateau, carte de circulation, etc.

Lorsqu'il s'agit de navires dont les critères d'acceptation ne sont pas à la main des intermédiaires (critères d'âge, de puissance, etc.), les rapports sont systématiquement étudiés au siège ; dans ce cas le relevé d'informations fait par l'expert pour identifier le navire et vérifier sa conformité est d'autant plus important que l'assureur considère ces risques comme potentiellement plus "sinistrogènes".

Importance de la collecte de l'information (intermédiaire + expert)

générales

spécifiques

documents

Phase 2 - Informations spécifiques

Nombre de bateaux

Bateaux #1

Caractéristiques du bateau

Usage

Moteurs

Annexe et accessoire(s)

Accessoire 1

Accessoire 2

Accessoire 3

Nom

Type de bateau

Année de construction

Rapport d'expertise

Oui

Date d'acquisition

Constructeur

Modèle

Longueur

Matériau de construction

Immatriculation

Tonnage

Previous

Next

Importance de la collecte de l'information (intermédiaire + expert)



Assurance Bateau en ligne

Etape 1/4 : Votre bateau

Etape 2/4 : Vous

Etape 3/4 : Votre tarif

Etape 4/4 : Souscription

Votre bateau

Tous les champs sont obligatoires

Type

Le bateau est une construction amateur oui non

Constructeur

Modèle

Année de construction

Le bateau bat pavillon français oui non

Nombre de passagers autorisés à embarquer

Longueur mètres

Valeur du bateau € ?

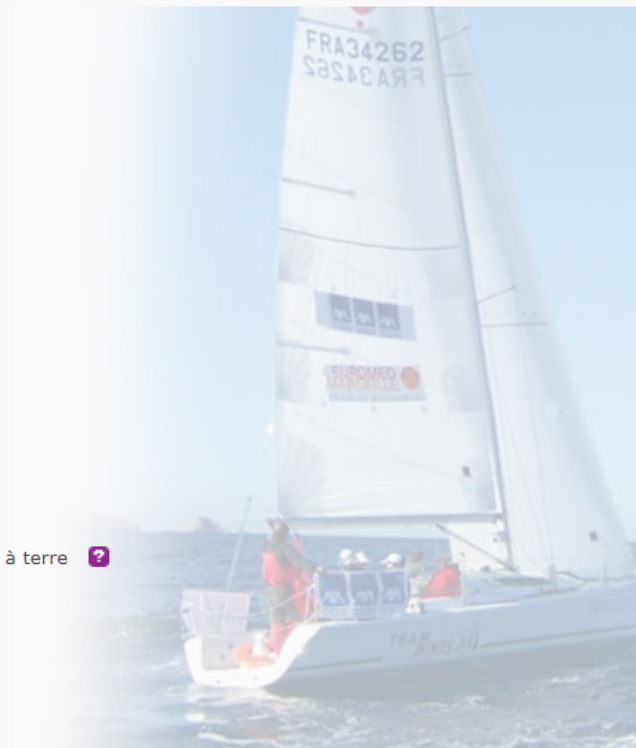
Valeur des effets personnels € ?

Le bateau n'est jamais désarmé à terre ?

Période de désarmement à terre au

Nombre de moteurs

Code postal du port d'attache ?



Etape suivante >

Importance de la collecte de l'information (intermédiaire + expert)

→ Les déclarations de l'assuré (voir Code français des assurances et importance des "non disclosure" avec le nouveau Marine Insurance Act) : les tribunaux sont extrêmement exigeants quant à la forme et au fond des déclarations et questionnaires ; il est ici nécessaire de rappeler de quoi est constitué un contrat.

« La présente police (et les Conditions Particulières qui font partie intégrante de la police) est un contrat. Avant signature il est conseillé de la lire attentivement pour s'assurer qu'elle réponde aux exigences de l'assuré.

Les informations indiquées par l'assuré à l'assureur doivent être prises en compte dans l'évaluation et l'acceptation de la présente assurance. Tout changement subséquent de ces informations doit être immédiatement signalé. Tout manquement peut affecter la validité de la présente police ou l'application limitée de certaines garanties. En cas de doute quant à l'importance ou non d'une information, il convient de contacter l'assureur. »

Le présent document énonce les **Conditions Générales** du Contrat d'Assurance Yacht « All In One » d'AXA qui est proposé par **AXA Corporate Solutions Assurance S.A.** * ("AXA").

Le contrat d'assurance Yacht d'AXA est constitué de quatre documents:

- Le **Questionnaire d'AXA Corporate Solutions** (voir Annexe I), dûment rempli et signé par vous, et
- Les présentes **Conditions Générales** et
- Les **Conditions Particulières** convenues avec AXA, et
- Les **Avenants** ou modifications acceptées par AXA, après la prise d'effet des risques.

Les **Conditions Particulières** et les **Avenants** doivent prévaloir, en cas d'incompatibilité quelconque, avec les présentes **Conditions Générales**.

Importance de la collecte de l'information (le marquage CE)

- Avec le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement transposant la directive européenne 94/25/CE, l'administration française s'est déchargée du contrôle de sécurité. Depuis le 1er janvier 2005, date d'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, les assureurs n'ont pas suffisamment pris la mesure d'un tel changement . Cela passe par :
- **Une analyse des risques plus approfondie**
 - **Un retour d'expérience et d'expertise**
 - **Une volonté d'oeuvre pédagogique**
 - **Une vérification lors des expertises de la déclaration écrite de conformité et du marquage CE (cela n'apparaît que rarement dans les rapports de pré-assurance que les assureurs reçoivent)**
 - **Une vérification, lors des expertises de pré-assurances et après avaries, que des travaux pouvant remettre en cause la conformité n'ont pas été effectués.**
- Depuis le 16 juin 1998, tous les bateaux de plaisance mis pour la première fois sur le marché communautaire, navires neufs ou d'occasion en provenance de pays tiers, doivent porter le marquage "CE" qui atteste de leur conformité à des exigences de sécurité. Les navires mis sur le marché communautaire avant le 16 juin 1998 ne sont pas concernés par ces dispositions. Cette réglementation s'applique à tous les bateaux de plaisance de 2,50 mètres à 24 mètres, qu'ils soient destinés à une navigation en mer ou en eaux intérieures.
- Quid des bateaux construction amateur ?

La réglementation a dilué les prérogatives de l'Etat : introduction de la catégorie de conception, responsabilisation du Chef de bord...

Importance de la collecte de l'information (intermédiaire + expert)

Les rapports d'expertise de pré-assurance font partie intégrante du dossier de souscription. Les deux clauses ci-dessous, tirées des conditions particulières de nos contrats, illustrent ce caractère contractuel.

→ **Clause devis avec expertise**

Ce devis est établi sous réserve d'une expertise réalisée par un expert spécialisé en plaisance, datée de moins d'un an et attestant du bon état de navigabilité du bateau et de sa valeur.

Nous recommandons les experts du CESAM dont les coordonnées sont disponibles sur le site www.cesam.org

Ce rapport doit être adressé à AXA Yachting Solutions pour étude et acceptation du risque.

Cette expertise fera alors partie intégrante du contrat. Les garanties seront accordées sous réserve que soient réalisés les travaux préconisés et/ou recommandés dans l'expertise. En cas de sinistre, en relation avec la non réalisation de ces travaux, les garanties ne seront pas acquises.

→ **Clause contrat avec expertise**

Les garanties indiquées ci-dessus sont accordées sous réserve que soient réalisés les travaux préconisés et/ou recommandés dans l'expertise jointe aux présentes Conditions Particulières et qui fait partie intégrante du contrat.

En cas de sinistre, s'il s'avère que ce dernier est en relation avec la non réalisation de ces travaux, les garanties ne seront pas acquises.

Importance de la collecte de l'information (intermédiaire + expert)

En cas d'expertise après avarie, il est indispensable que l'expert identifie le navire et son propriétaire et que nous soient communiquées les non-conformités éventuelles relevées lors de l'expertise

Quelques exemples (Liste non exhaustive)

- ➔ Absence ou non validité des documents de bord
- ➔ Non-conformité à la division requise (Plaisance, NUC etc...)
- ➔ Travaux non signalés qui pourraient engendrer une non-conformité
- ➔ Navigation non adaptée à la catégorie de conception
- ➔ Mouillage et/ou navigation en zone interdite
- ➔ Non respect du règlement international pour prévenir les abordages en mer
- ➔ Matériel d'armement non conforme à la catégorie de navigation
- ➔ Absence de permis ou de brevet valide du Chef de bord
- ➔ Non respect du nombre maximum de personnes embarquées

Des notions nouvelles pas toujours intégrées

La réglementation européenne a dilué les prérogatives de l'Etat : elle porte exclusivement sur le contrôle du constructeur du bateau d'où l'importance du Certificat de conformité du bateau.

Commentaires de la FIN dans son guide du plaisancier de 2008 édité lors de l'abandon de la 224 pour la 240 :

"La Division 240 est proposée aux plaisanciers comme "un contrat de confiance" : tout en conservant des textes réglementaires à caractère obligatoire, l'administration réaffirme la responsabilité du Chef de bord et sa possibilité d'adopter la configuration de matériel de son choix, dans le respect de la réglementation."

Cette première modification de la division introduit ainsi la notion de **catégorie de conception**.

La notion de catégorie de navigation subsiste pour l'armement de sécurité en fonction des navigations envisagées par le Chef de bord.

La nouvelle Division 240, modifiée au 1er mai 2015, confirme cette responsabilisation en donnant la définition du "Chef de bord" :

"Membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées."

Le Chef de bord s'assure que tous les équipements de sécurité obligatoires sont embarqués, valides, en bon état, et adaptés. Il décide de leur mise en oeuvre lorsque les conditions l'exigent.

La charge maximale recommandée par le constructeur du navire doit être strictement respectée par le Chef de bord.

Des notions nouvelles pas toujours intégrées

Les exemples ci-dessous, tirés de différentes Conditions Générales du marché, illustrent que les assureurs n'ont pas le même niveau d'intégration de ces nouvelles notions (catégorie de conception, Chef de bord).

"Ces limites s'entendent sous réserve que le bateau assuré navigue dans le respect des limites géographiques correspondant à sa catégorie de navigation et dans le respect de sa catégorie de conception.

Le bateau assuré est garanti en cas de force majeure ou lorsqu'il prête assistance (remorquage et sauvetage inclus) aux autres bateaux en difficulté, même si ces opérations l'obligent à sortir des limites de navigation."

"Dans ces limites, les catégories de voyage et zones de navigation prises en considération sont celles prévues par la réglementation en vigueur en fonction de la catégorie autorisée pour le bateau assuré."

Dans la plupart des conditions générales du marché, le mot "skipper", terminologie pourtant non définie, est plus souvent employé que Chef de bord :

"3.4. Décès du skipper

En cas de décès du skipper provoqué par un accident de navigation et en l'absence de tout tiers responsable, nous versons au conjoint survivant (non séparé de corps) ou, à défaut, au concubin (qu'il soit ou non cosignataire d'un PACS) ou, à défaut, aux héritiers de la victime, la somme de 2.000 euros. Pour bénéficier de cette indemnité, le bateau doit être utilisé aux seules fins de loisirs."

Comment la norme influence-t-elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères : Le type de navire

Comment sait-on si le risque est soumis aux titres I et II du Code des assurances ou au titre VII ?

Qu'est-ce qu'un navire de plaisance ? Qu'est-ce qu'un navire de commerce ?

- Conséquences pour les assureurs : titres I et II du Livre premier du Code des assurances ou titre VII ?
- Il existe en droit français plusieurs définitions du terme "navire" spécifiques à telle ou telle institution, ou un critère administratif, celui de la francisation ; ni ces définitions, ni ce critère ne suffisent à cerner la notion de navire.

L'article L. 5000-2 du Code des transports retient une acceptation large du navire

Article L. 5000-2 du Code des Transports :

Sont dénommés navires pour l'application du présent code :

- 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci.**
- 2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.**

Comment la norme influence t'elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères : Le type de navire

Qu'est ce qu'un navire qu'il soit de plaisance ou de commerce ?

- La définition du navire n'est plus réduite à "l'aptitude à affronter les périls de la mer". Elle englobe au sens premier le navire "construit et équipé pour la navigation" mais aussi au sens large les "engins", affectés à des services publics ou à la navigation et utilisés à des fins de loisirs et de sport : zodiacs, jets-skis, planches à voile, kayaks. Le législateur reprend les solutions dégagées par la jurisprudence dans le contentieux du droit de l'abordage.
- De même, lorsque l'assureur doit distinguer un navire de commerce d'un navire de plaisance, seule la francisation permet la détermination du statut du navire car un bateau de plaisance peut avoir un statut commercial. Dès lors, l'assureur peut estimer que, si le navire n'est pas inscrit comme unité de plaisance, il est considéré comme un navire de commerce.

Si le type est mal identifié, que se passe t'il en cas de sinistre ? Exemple du NUC à usage personnel.

Pourquoi les assureurs continuent-ils à parler de bateau, de yacht , d'unité, et non pas de navire ?

Comment la norme influence t'elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères / Le type de navire

Qu'est ce qu'un navire qu'il soit de plaisance ou de commerce ?

→ **Le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer définit les NUC mais aussi les autres types de navires. Ainsi ne sont pas des bateaux de plaisance :**

- Navire à passagers

Tout navire qui transporte plus de 12 passagers. Sont exclus de cette définition les navires à voile qui ne transportent pas plus de 30 personnes.

- Navire de pêche

Tout navire utilisé à des fins commerciales pour la capture et le traitement des poissons, des autres animaux marins, la récolte des végétaux marins ou l'exploitation des ressources vivantes de la mer.

- Navire de charge

Tout navire autre qu'un navire à passagers, un navire de pêche ou un navire de plaisance.

Comment la norme influence t'elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères : Le type de navire

Qu'est ce qu'un navire qu'il soit de plaisance ou de commerce ?

→ Selon le décret n° 84-810 1984 sont des bateaux de plaisance (3ème catégorie) :

- Navire à usage personnel

Tout navire utilisé à titre privé par son propriétaire, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit, pour une navigation touristique ou sportive.

- Navire de formation

- D'un centre nautique ou subaquatique soumis aux dispositions de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives.
- D'une école ou d'un centre de formation visant à l'obtention des titres permettant la conduite des navires de plaisance.

- Navire à usage commercial

Tout navire n'entrant pas dans la définition du navire à passagers sur lequel sont embarqués à titre onéreux, sous la responsabilité du propriétaire, de son représentant ou de son préposé, lui-même embarqué, des personnes effectuant une navigation touristique ou sportive.

Comment la norme influence-t-elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères : Les NUC

- Navire à usage commercial

- De plus, le décret n° 84-810 du 30 août 1984 mentionne que "tout navire à utilisation collective" doit, comme les navires à passagers, de charge et de pêche, mais contrairement aux autres navires de plaisance, être muni d'un "permis de navigation".
- Cette proximité du navire de plaisance NUC des navires de commerce est confirmée par la jurisprudence qui refuse que ces unités soient assimilées à des bateaux de plaisance aux seules fins de loisir qui justifieraient qu'ils relèvent des titres I et II du Code des assurances.
- Un contrat d'assurance plaisance conditionnait la garantie de l'assureur à l'existence d'un sinistre s'étant produit alors que le bateau était utilisé aux seules fins de loisir.

"La Cour de cassation a estimé que c'est par une interprétation souveraine nécessaire et exclusive de dénaturation des clauses du contrat que la Cour d'appel, après avoir constaté que le bateau en cause n'était pas utilisé par ses propriétaires à la navigation de plaisance mais était le prototype d'une série, construit pour sa commercialisation, a décidé que le sinistre se trouvait en dehors du champ de la garantie."

- La "navigation à but lucratif" (arrêt du 28 mars 1987), l' "utilisation professionnelle" (arrêt du 17 septembre 2009) des bateaux ont conduit de nombreux assureurs à les considérer comme des navires de commerce et à les assurer avec des conditions d'assurance différentes et soumises au titre VII.

Comment la norme influence t'elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères

- Navire à usage commercial : moins de 24 mètres (RIF si + de 24 m)

"Tout navire n'entrant pas dans la définition du navire à passagers sur lequel sont embarquées à titre onéreux, sous la responsabilité du propriétaire, de son représentant ou de son préposé, lui-même embarqué, des personnes effectuant une navigation touristique ou sportive."

- Le NUC est considéré comme navire de plaisance par le texte mais la jurisprudence et certains assureurs le considère comme un navire de commerce
- Le NUC transporte au maximum 12 passagers pour les bateaux à moteur, 30 passagers pour les voiliers. Au-delà, à l'exception des navires historiques qui peuvent transporter jusqu'à 120 passagers, ce ne sera plus un NUC mais un navire de commerce à passagers qui devra être assuré aux conditions "Corps de Navires de Mer" (Titre VII du Code des assurances).
- Le Chef de bord doit être titulaire au minimum soit du brevet Capitaine 200 UMS voile ou d'un brevet équivalent, soit, s'agissant d'un NUC à moteur du Capitaine 200 UMS.
- Le NUC n'est pas soumis à la TVA, la valeur assurée est hors TVA , le contrat d'assurance n'est pas soumis à la TCA, comme un navire de commerce.

Comment la norme influence t'elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères : Les NUC

Les assureurs sont dans une situation délicate vis-à-vis de leurs clients.

- Faut-il leur offrir les possibilités d'un contrat d'assurance pour navires de commerce ?
- La possibilité de souscrire une perte d'exploitation comme tous commerçants ?
- Une assurance avec une vraie valeur agréée ?
- Une exemption de la taxe sur les contrats d'assurance ?

Cela se complique pour les navires dont l'usage commercial est occasionnel : le client est un professionnel déclaré

- ➔ Il n'a pas un rôle ouvert à l'année
- ➔ Son activité commerciale est ponctuelle
- ➔ La douane lui refuse le bénéfice fiscal du NUC
- ➔ Pourtant, selon la Cour de cassation, il relève de l'assurance des navires de commerce...

Que doit faire l'assureur ? Quel sera l'avis de l'expert ?

Conséquences de la norme sur le type de garantie délivrée : la location

→ Location ou contrat d'affrètement coque nue

- Gestion nautique et gestion "commerciale" par une seule personne considérée comme assurée d'une police plaisance (le décret de 1984 indique : "un locataire qui en a l'entière disposition").
- Navire à usage personnel : police d'assurance plaisance, le locataire est assuré comme un propriétaire.

→ Location ou contrat d'affrètement à temps

- Gestion nautique : le fréteur (propriétaire ou loueur) et le Chef de bord qui a un lien de subordination avec le fréteur.
- Gestion "commerciale" : le locataire a une responsabilité vis-à-vis du navire et vis-à-vis des tiers (la Charte Partie MYBA rajoute les effets personnels et l'individuelle accident).
- Navires NUC : police d'assurance navire de commerce pour le navire (le locataire / affréteur est considéré comme tiers dans ce cas).
- Police RC Affréteur pour le locataire (pour ses responsabilités vis-à-vis du navire et des tiers).

Le terme "skipper" n'est pas défini par les normes françaises, seule est connue la notion de "Chef de bord" (défini par la nouvelle Division 240). Pourtant les assureurs, comme les experts, continuent d'utiliser un terme qui sonne bien mais qui définit mal la fonction.

Conséquences de la norme sur le type de garantie délivrée : la location

- **Location avec deux contrats : un contrat d'affrètement coque nue + un contrat pour un marin recruté comme Chef de bord**
 - Gestion nautique : l'affréteur (locataire) qui a passé un contrat de service avec le Chef de bord est considéré comme affréteur coque nue.
 - Navire à usage personnel : police d'assurance plaisance, le locataire est assuré comme un propriétaire / armateur.
 - Police RC professionnelle Chef de bord appelée aussi "RC Pro skipper".

- **Location avec deux contrats : un contrat d'affrètement coque nue dans lequel l'affréteur est le Chef de bord + un contrat pour un marin expérimenté**
 - Gestion nautique : l'affréteur (locataire) conserve la gestion nautique et reste le Chef de bord. Dès lors, est-il nécessaire que le marin professionnel embarqué ait un brevet ? Un diplôme ? Un contrat RC Pro pour couvrir sa responsabilité ?
 - Navire à usage personnel : police d'assurance plaisance, le locataire est assuré comme un propriétaire / armateur.
 - Quel est le statut du marin ? Un "assistant de navigation diplômé ? Un membre d'équipage ? Un surnuméraire ? Un tiers ? Quelle est la responsabilité du marin ?

Conséquences de la norme sur le type de garantie délivrée : la location

Il semblerait que de nombreux diplômés qui n'ont pas leur nombre d'heures de navigation ne puissent obtenir de brevet Capitaine 200 ou Capitaine 200 Voile. Cette incertitude est un moyen pour leur permettre de travailler : quid de leur responsabilité en cas de sinistre ?

Les termes "location", "loueur", sont utilisés par les assureurs et les experts alors que le contrat de location d'un navire est défini par la loi du 18 juin 1966 ; il s'agit d'un contrat d'affrètement.

Un contrat d'affrètement par lequel l'affrèteur conserve la gestion nautique du navire est un contrat d'affrètement coque nu. Les textes qui régissent la plaisance utilisent ce vocabulaire.

Pourquoi avoir peur d'utiliser un vocabulaire maritime ?

Comment la norme influence t'elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères : Le navire support de plongée

Cela se complique aussi pour les navires support de plongée (navires < 24 mètres, support d'activités subaquatiques, sportives et de loisir) : 3 régimes distincts en fonction du statut d'armement choisi par l'armateur :

- ➔ Régime navire spécial support de plongeurs / navire de charge (les plongeurs sont considérés comme personnel spécial, "... toute personne... qui est employée ou occupée à bord en raison des fonctions spéciales du navire ou des activités spéciales exercées à son bord...)
- ➔ Régime NUC moteur
- ➔ Régime navire de plaisance de formation

Que doit choisir l'assureur ? Quel sera l'avis de l'expert ?

Comment la norme influence t'elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères : La longueur du navire

- ➔ De quel 24 mètres parle t'on ?
- ➔ Quelle longueur l'assureur doit-il retenir ?
- ➔ La longueur n'est pas mesurée en France comme elle l'est au Royaume-Uni.
- ➔ Un navire RIF de plus de 24 mètres de LH pourra être un navire de moins de 24 mètres de LH au UK qui n'applique pas la norme EN/ISO 8666.
- ➔ Même dans les conventions internationales, la longueur retenue n'est pas toujours la même.
- ➔ Pour rester sous le seuil des 24 mètres, les constructeurs ne sont-ils pas tentés de contourner la réglementation ?

Exemple : Ferretti de 30 mètres LOA et 23,95 mètres LH en ne tenant pas compte des appendices rapportés (plateforme de bain et étrave rapportées boulonnées)

Impact : référentiels différents, type de contrat d'assurances différents..?

Comment la norme influence t'elle la politique de souscription d'une compagnie d'assurance ? Les critères : Les permis et les brevets

- La réglementation en terme de permis pour les navires de plaisance n'est pas homogène en Europe
- Avec la délivrance de CEC (Certificate of Equivalence of Competency), l'équivalence de brevets STCW entre les différentes nations maritimes est un chantier plus ou moins abouti pour les navires commerciaux de plus de 24 mètres.
- Pas de certitude d'être sur les mêmes exigences de brevets pour les bateaux à usage commercial de moins de 24 mètres suivant les différents pavillons usuellement rencontrés en plaisance.
- Un flou subsiste par contre sur les qualifications requises pour un marin professionnel employé sur un bateau utilisé commercialement de manière occasionnelle ou sur un bateau à usage privé (Navire non NUC) en France et sous différents pavillons.
- Il n'y pas en France de qualification de type "RYA" avec "commercial endorsement"

Avec l'internationalisation de la plaisance, il est pourtant important de pouvoir spécifier à nos services règlement et souscription la validité des brevets et permis requis pour les Chef de bord suivant le pavillon.

Conséquences de la norme sur la valeur assurée : la valeur agréée

Rappel : pour l'assurance plaisance, il ne peut être dérogé au principe indemnitaire et à l'application de l'article L 121-1 du Code des assurances, s'agissant d'une disposition d'ordre public :

"la valeur du bien à prendre en compte pour fixer l'indemnité due par l'assureur à l'assuré est celle de ce bien au moment du sinistre."

Ainsi la notion de valeur agréée pratiquée en assurance maritime ne vaut pas en assurance plaisance.

Pourtant, les assureurs continuent à manipuler ces notions maladroitement et cela trouble le public qui croit bénéficier d'une véritable valeur agréée et qui se voit opposer la révision de la valeur par l'assureur au jour du sinistre. Cela est particulièrement vrai pour des clients et des bateaux étrangers qui viennent s'assurer auprès d'assureurs français qui leur proposent des conditions d'assurance soumises au Code des assurances français.

Conséquences des changements de normes sur la vie des contrats

Les systèmes d'information des compagnies d'assurance ne sont pas rapidement adaptables et la nouvelle Division 240 n'est pas encore intégrée dans nos clausiers informatiques.

→ Exemple : jets skis

- Délais trop courts entre la publication du texte et l'entrée en vigueur
- Nous sommes confrontés tous les jours aux changements de la réglementation
- Problème en cas de sinistre ?

→ Exemple 2 : régime des NUC selon l'Arrêté du 13 septembre 2013

Le Décret nouveau ne s'applique qu'aux navires "neufs" ou aux navires qui n'ont pas encore fait une demande d'immatriculation (Article 1 du Décret).

Il coexiste, pour un même marché économique et une même profession, deux situations différentes, selon qu'on a pu inscrire son navire avant l'entrée en vigueur du Décret (ancien régime) ou non.

Comment les assureurs et les experts gèrent-ils les différents statuts ?

Conséquences des changements de normes sur la vie des contrats : la notion de passagers

- **Décret n° 84-810 du 30 août 1984 définit le terme passager : toute personne autre que :**
 - Le capitaine, les membres de l'équipage et les autres personnes employées ou occupées à bord à titre professionnel ou moyennant rétribution en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire,
 - Les enfants de moins d'un an,
 - Le personnel spécial embarqué sur un navire spécial.
- **Règlement européen (CE) n° 392/2009 qui a une valeur juridique supérieure définit également le terme "passager" comme toute personne transportée sur un navire :**
 - En vertu d'un contrat de transport, ou
 - Qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention.

Pourquoi les assureurs plaisance continuent-ils d'utiliser le terme "passager" alors qu'il ne peut s'appliquer à des personnes embarquées sur un navire de commerce ?

En annexe du Règlement (CE) n° 392/2009, est reprise une partie des dispositions de la Convention d'Athènes considérées comme "pertinentes pour l'application du présent règlement". Or, au titre de celles-ci, en article 1, il est fait mention à la définition de "passager" qui signifie "toute personne transportée sur un navire :

- a) En vertu du contrat de transport, ou
- b) Qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention.

Les limites de responsabilité

Type de créance	Limite de responsabilité fixée par le Protocole du 2 mai 1996 modifiant la Convention de Londres de 1976
Créances des passagers (moins de 12) pour mort ou lésions corporelles	175.000 DTS par passager (sans plafond)
Mort ou lésions corporelles (créances autres que celles des passagers)	Jusqu'à 2.000 GT = 2 millions DTS (3,02 millions DTS au 8 juin 2015)
Toutes autres créances (dommages matériels)	Jusqu'à 2.000 GT = 1 million DTS (1,51 million DTS au 8 juin 2015)

Type de créance	Règlement (CE) n° 392/2009 (Convention d'Athènes 2002)
Créances des passagers (plus de 12) pour mort ou lésions corporelles	Responsabilité de plein droit jusqu'à 250 000 DTS par passager (environ EUR 300 000.00)
Créances des passagers (plus de 12) pour mort ou lésions corporelles	puis responsabilité pour faute ou négligence jusqu'à 400 000 DTS par passager (environ EUR 480 000)

Type de créance	Ordonnance du 9 juin 2011 – Transposition du "Paquet Erika III"
Créances autres que celles des passagers pour mort ou lésions corporelles	Inférieur à 3.000 GT = 1 million DTS
Toutes autres créances (dommages matériels)	Inférieur à 300 GT = 500.000 DTS

Ce que nous proposons

- ➔ En partenariat avec la SNSM : une action pédagogique et préventive pour faire mieux connaître aux plaisanciers le matériel de sécurité requis par la nouvelle division 240 suivant la navigation envisagée : la visite de courtoisie
- ➔ Pour une meilleure connaissance des normes : des guidelines de souscription et des guides juridiques pour nos équipes et nos intermédiaires
- ➔ Des produits adaptés à chaque situation

La visite de courtoisie SNSM



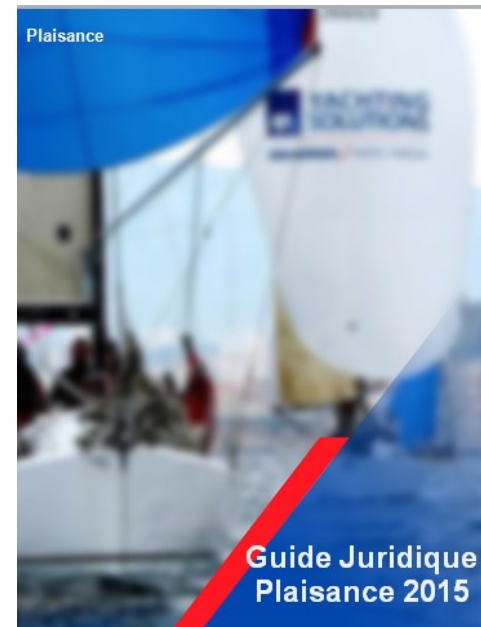
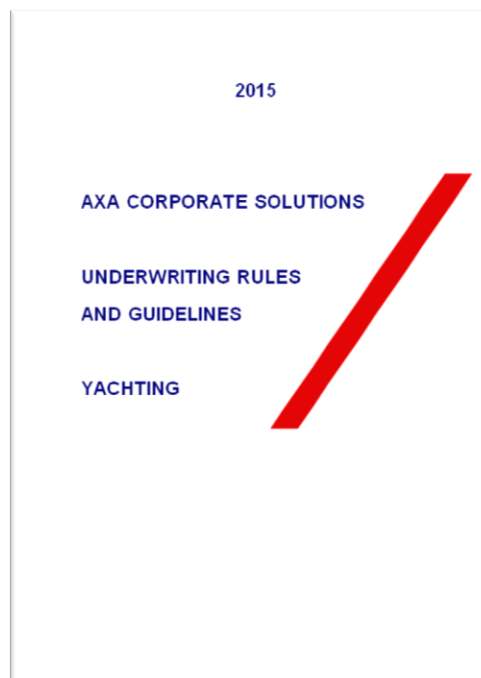
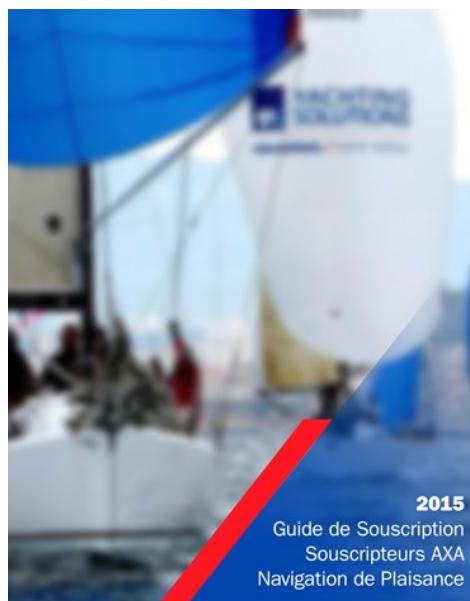
- Un check-up du matériel de sécurité des navires de plaisance exigé par la nouvelle 240 pour la navigation envisagée par le Chef de bord grâce à une application dédiée sur tablettes numériques réalisé à bord par la SNSM
- Public concerné : tous les plaisanciers volontaires
- Une action préventive
- Une volonté pédagogique
- Anonyme et non répressive

Des guides pour rappeler l'importance de la norme



- Public concerné : intermédiaires, agents généraux AXA France et courtiers généralistes. Disponibles sur l'intranet d'AXA.
- Rappel des normes, contraintes des outils à destination des agents et des courtiers AXA France.
- Politique de souscription qui en découle :
 - Segmentation selon l'usage privé ou l'usage professionnel
 - Segmentation selon l'usage personnel ou la location (affrètement à temps ou voyage sans chef de bord)
 - Segmentation du portefeuille entre les bateaux qui battent pavillon français et ceux qui battent pavillon étranger (des conditions générales adaptées leur seront proposées)
 - Segmentation du portefeuille entre l'activité de navigation européenne et tour du monde ou monde entier (zones de piraterie, zones de glaces, zones dangereuses, navigation dans les eaux des USA, cyclones, typhons, etc.)
 - Contraintes légales (RC en Italie, Suisse, Monaco).
 - Obligation d'assurance locale et/ou réassurance locale (Maroc, Algérie, Seychelles, etc.)
 - Paiement des taxes sur les contrats d'assurance TCA en LPS

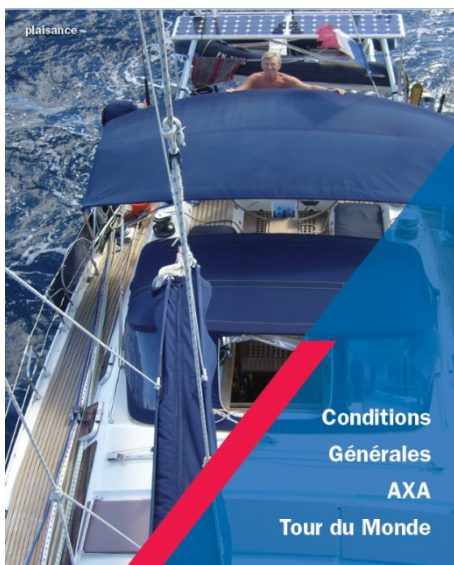
Des guides pour rappeler l'importance de la norme



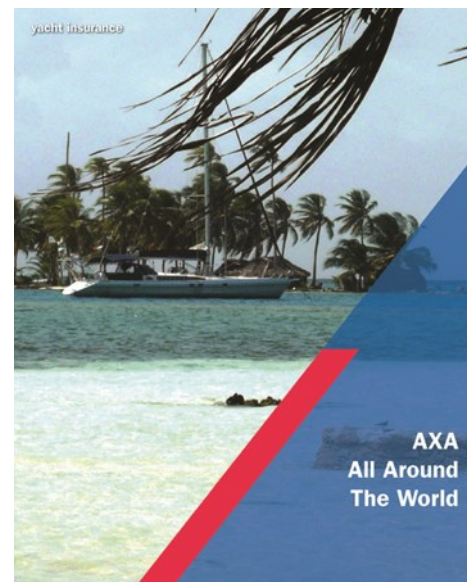
- Public concerné : souscripteurs AXA en France et dans les entités du Groupe
- Présentation des règles françaises et internationales
- Classement des normes
- Politique de souscription en fonction de la norme
- Rappel des règles de compliance
- Règles d'exclusion, déchéance, sanction
- Lutte anti-blanchiment, financement du terrorisme, TRACFIN
- Proposer des solutions en Assurance navires de commerce, RC Affréteur, à l'étranger, si la règle l'impose.

- Public concerné : agents généraux, courtiers, souscripteurs, gestionnaires de sinistre, conseillers techniques AXA
- Recueil et commentaires des règlements, divisions, lois, conventions internationales, dans les domaines de l'assurance, des règles sportives, du droit maritime, des règles administratives et douanières pour la France mais également des principaux pays (pavillon, navigation, etc.)
- Benchmark des Conditions Générales du marché

Les assureurs doivent faire l'effort d'adapter leurs produits à des situations



 YACHTING SOLUTIONS
réinventons / notre métier



 YACHTING SOLUTIONS

- Périmètre : AXA France
- Pavillons français
- Voiliers en voyage hors zones prévues aux CG
- Partenariats avec Juridica et AXA Assistance et Individuelle Accident

- Périmètre : AXA France
- Pavillons étrangers
- Voiliers en voyage hors zones CG
- Partenariats avec Juridica et AXA Assistance