



# 8<sup>ÈME</sup> RENDEZ-VOUS DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

---

## LES ASSUREURS FACE AUX RISQUES

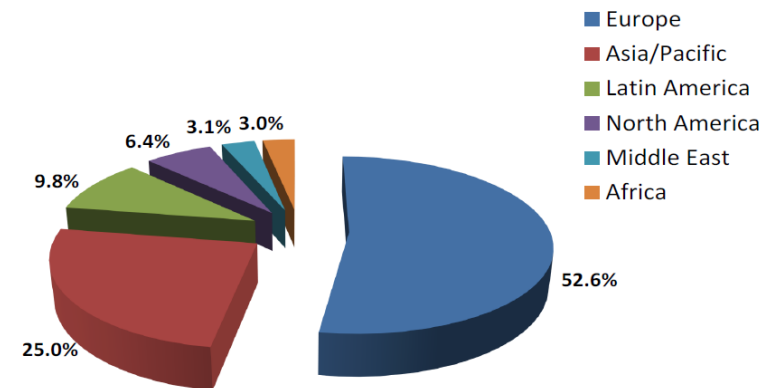
Mathieu DAUBIN

# Chiffre d'affaires de l'assurance MAT

## → Assurance Maritime

- 1 485 mio €
- 65% MT // 35% Corps
- Part de marché
  - 5% en MT (7<sup>ème</sup> rang)
  - 4% en Corps (8<sup>ème</sup> rang)
- +4% vs. 2014 (+0,6% à change constant)
- Après 3 années de baisse consécutives: affaires étrangères => relais de croissance

## MARINE PREMIUM 2014 - BY REGION

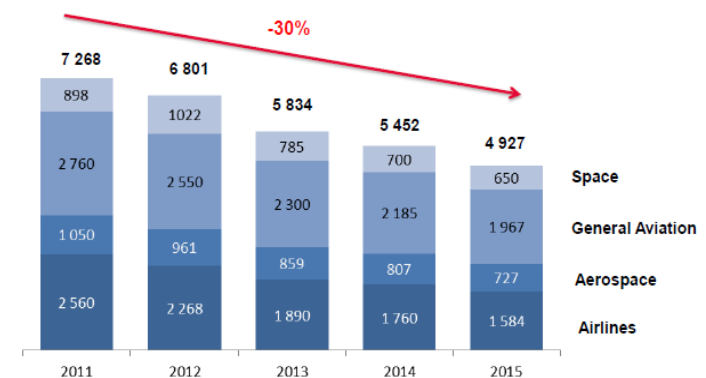


Total: 32.6 USD billion

## → Assurance Aviation

- 457 mio €
- 62% Cies Aériennes // 16% Construction, Produits // 22% Aviation Générale
- Part de marché
  - 10% (3<sup>ème</sup> rang)
- +1,7% vs. 2014

Evolution of estimated Aviation market premiums  
USD M, 2011-2015



Source: IUAJ estimates 2011-2013  
AXA CS estimates 2014-2015

# Représentation du marché français de l'assurance MAT

---

- ➔ 11 représentants aux conférences **IUMI** (International Union of Marine Insurance) et **IUAI** (International Union of Aerospace Insurers)
  
- ➔ 7 réunions de la **COMAT** en bureau et représentations plénières
- ➔ 3 réunions de chaque **Comités** (MT, Corps et Aviation)
- ➔ Des **comités ad-hoc** quand la FFSA est consultée par les pouvoirs publics et par des organisations professionnelles.
  - ➔ **Recyclage des bateaux de plaisance : contacts avec la Fédération des Industries Nautiques.**
  - ➔ **Drones : idée de l'instauration d'une assurance obligatoire pour les drones de loisir**
  - ➔ **Conséquence des intrusions de migrants dans les véhicules de transport de marchandises : contact en cours avec la FNTR**
  - ➔ **Risques Cyber : principe acté de la mise en place d'un groupe de travail avec Armateurs de France (ce GT ne s'est pas encore réuni)**

- ➔ **Modérateur : Mathieu DAUBIN**
  - ➔ **Directeur Souscription Marine - AXA Corporate Solutions**
  - ➔ **Président du GAREX**
  - ➔ **Vice-Président COMAT**
- ➔ **Intervenants : Rhys CLIFT => Insurance Act**
  - ➔ **Partner- Marine, Trade and Energy – HILL DICKINSON**
- ➔ **Intervenants : Fabien GUIBERT**
  - ➔ **Manager Souscription Facultés France - AXA Corporate Solutions France**
  - ➔ **Président Comité Marchandises Transportées**
- ➔ **Intervenants : Norbert PLANCHER**
  - ➔ **Directeur Marchés Corps - HELVETIA ASSURANCES**
  - ➔ **Président Comité Corps**
- ➔ **Intervenants : Sébastien SAILLARD**
  - ➔ **Directeur Indemnisation Aviation Région Méditerranée – Allianz GCS**
  - ➔ **Président Comité Aviation**



*Rhys Clift*  
*Partner*  
*Marine, Trade and Energy*  
*Hill Dickinson LLP*

# The Insurance Act 2015 (and Enterprise Act 2016): a brief summary

## ➔ Marine Insurance Act, 1906

- ➔ Twelve year project
- ➔ A codification of the law, developed by Judiciary (over about 150 years)

## ➔ Insurance Act, 2015

- ➔ Ten year project (following at least 30 years of discussions/proposals)
- ➔ Radical. The first attempt by Legislature to amend the law (rather than evolution in hands of Judiciary)

## ➔ Enterprise Act 2016

- ➔ Radical. A wholly new remedy

## ➔ **Joint Law Commission Review 2006**

## ➔ **Products:**

- ➔ **1. Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act, 2012** (not the subject for today, but a driver for change)
- ➔ **2. Insurance Act, 2015** (incept 12<sup>th</sup> August 2016), principally for business insurance, marine and non marine (and reinsurance)
- ➔ **3. Enterprise Act, 2016** (incept 4<sup>th</sup> may 2017)

## ➔ **Likely effect?**

- ➔ Some improvements, but creates new uncertainties and likely catalyst for disputes and litigation (cf *Arbitration Act, 1996*)

## ➔ Four main changes:

➔ 1. Amendment to the law on Placement (duties and remedies)

➔ 2. Amendment to the law on Warranties

➔ 3. Amendment to the law on Fraudulent claims

➔ 4. Amendment to the law on Damages

➔ But note: contracting out (in some respects)

➔ Talk focusses on business (non- consumer) insurance only.

➔ Summary?: Changes are largely insured friendly



# 1. Placement: Duties

---

- ➔ **The burden on assureds on placement is now lighter**
- ➔ Much is familiar (but avoidance rare anyway?)
- ➔ Previously onerous:
  - ➔ must disclose every material circumstance which is known by the assured, or which ought to be known by him (actual and constructive knowledge)
- ➔ **New duty: to make fair presentation of the risk (DFP)**
  - ➔ Disclosure made in a manner “***reasonably clear and accessible to a prudent insurer***” (no data dumping)
  - ➔ Material representations of facts must be substantially correct
  - ➔ Material representations of expectation or belief must be made in good faith

## ➔ What disclosure is now required?

➔ Disclosure of every material circumstance which the insured knows or ought to know;

➔ or

➔ ***“failing that, disclosure which gives the insurer sufficient information to put a prudent insurer on notice that it needs to make further enquiries for the purpose of revealing those material circumstances”***

➔ Balance on placement is shifted. This places a new burden on insurers

# 1. Placement: Duties

---

## ➔ What does the insured know?

➔ Actual knowledge, and

➔ That which.. ***“should reasonably have been revealed by a reasonable search of information available to the insured”***

## ➔ But what is **reasonable**? (search info held within the assured’s organisation or by any other person). A new obligation for insureds?

## ➔ Whose knowledge?

➔ Individuals who are part of the insured’s senior management, and

➔ Individuals who are responsible for the insured’s insurance, and

➔ Brokers (except that coming to brokers through confidential third party source)

# 1. Placement: Duties

---

- ➔ What is a material circumstance?
  
- ➔ That which would ***“influence the judgment of a prudent insurer in determining whether to take the risk and, if so, on what terms”***.
  
- ➔ Statutory examples:-
  - ➔ Special or unusual facts relating to the risk
  - ➔ Particular concerns which led the insured to seek cover
  - ➔ But also: ***“anything which those concerned with the class of insurance and field of activity in question would generally understand as being something that should be dealt with in a fair presentation of the risks of the type in question”***
  - ➔ What will this cover?

# 1. Placement: Remedies

---

- ➔ **Insurers remedies for breach of DFP are now less severe, in some cases** (so avoidance now more likely?)
  
- ➔ Now two classes of breach: either deliberate or reckless, or neither deliberate nor reckless
  
- ➔ **Deliberate or reckless breach?**
  - ➔ avoid the contract, refuse to pay all claims, keep premium (old law)
  
- ➔ **Neither deliberate nor reckless?**
  - ➔ if, but for the breach, the insurer would not have entered the contract at all
  - ➔ avoid the contract, refuse all claims, return premium

# 1. Placement: Remedies

---

- ➔ **Where breach of DFP neither deliberate nor reckless**
  
- ➔ **Radical new remedy:** if, but for the breach, the insurer would have entered the contract on different terms, contract is treated as if those different terms applied
  - ➔ *Scope for dispute? Proof?*
  
- ➔ **Radical new remedy:** if insurer would have charged higher premium, insurer can proportionately reduce the amount it pays
  - ➔ *Scope for dispute? Proof?*

## 2. Warranties: three main changes

---

### ➔ First: “Basis clauses”:

➔ Provisions that convert representations or information in proposal forms into warranties (considered harsh and unjust). **Abolished.**

### ➔ Second: automatic discharge:

➔ Failure to comply strictly and literally with terms of warranty resulted in automatic discharge of liability. Later compliance or remedy to the breach; irrelevant. (considered harsh and unjust)

➔ Now, suspensory terms: ***No liability if loss occurs before a breach of warranty is remedied.*** (Unless warranty has ceased to apply, new law makes compliance unlawful or insurer waives breach).

### ➔ Cover **reinstated** when insured remedies breach

➔ **If the breach is capable of remedy (Some breaches incapable of remedy)**

## 2. Warranties: three main changes

---

➔ **What counts as remedying the breach?**

➔ If warranty is no longer breached; or

➔ If warranty (typically) requires:-

➔ **Something to be done/not done by an ascertainable time**

➔ **A condition to be fulfilled**

➔ **Something to be/is not to be the case**

...if this complied with, nonetheless breach is remedied if risk becomes  
**“essentially the same as that originally contemplated by the parties”**

*What does that mean? Likely uncertainty and huge scope for dispute*



## 2. Warranties : three main changes

---

- ➔ **Third:** Where there are terms (express or implied), **other than terms defining the risk as a whole**, where compliance would tend to reduce risk of **loss of a particular kind**, at **a particular location** or at **a particular time**
- ➔ If loss occurs, and term not complied with, insurer may **not** exclude, limit or discharge liability, if the assured can prove that breach could not have increased the risk of the loss that actually occurred in the circumstances in which it occurred.
- ➔ Not limited to warranties; also includes conditions precedent and exclusions).
- ➔ **Problems:** Likely to be complex to apply. What will be terms defining risk as whole? How will this provision work with new “suspension” provision?

### 3. Fraudulent Insurance Claims

---

- ➔ **Amendments largely to clarify the law** (old law said to be confused and contradictory): Now
- ➔ No liability to pay the fraudulent claim/can recover sums already paid
- ➔ Can by notice treat contract as terminated from the date of the fraud
- ➔ No need to return the premium
- ➔ Claims pre-fraud still covered
- ➔ For group insurance, fraud by a person covered by, but not party to, the contract only gives insurers the right to terminate as against the fraudster

## 4. Damages for late payment

---

### ➔ Damages for late payment

- ➔ **Radical:** A wholly new remedy (cf damages previously irrecoverable).  
Compensatory not punitive.
- ➔ Requires insurers to pay claims within a **reasonable time** (including time to investigate and assess claim)
- ➔ **What is reasonable?** Depends on all circumstances, including the size and complexity of the claim, regulatory compliance issues etc.

## 4. Damages for late payment

---

- ➔ **No action:** if the insurer merely denies claim or disputes quantum (alone); but conduct in handling the claim will be relevant to deciding if the term has been breached
- ➔ **Current proposal: One year time bar** (counting for the date of payment of the claim)
- ➔ **Contract out?** Yes, but only for business insurance, if not deliberate/reckless
- ➔ **Effect:** An explosion of disputes and litigation?

# Contracting Out: disadvantageous terms

---

## ➔ Permissible (business insurance) in respect of some obligations

- ➔ New DFP including new remedies
- ➔ New rules on warranties
- ➔ New right to damages for late payment
- ➔ (No liberty to contract out of basis clauses)

## ➔ Provided:

- ➔ **Transparency:** Insurers must take *sufficient steps to draw disadvantageous terms* to attention of customer/insured, before the contract or variation is made.
- ➔ **Clarity:** terms are clear and unambiguous

- ➔ **Placement duties:** modest changes, avoidance was in any event rare, but new uncertainties
- ➔ **Placement remedies:** significant and a welcome change
- ➔ **Warranties:** basis clauses, a welcome change
- ➔ **Warranties:** otherwise good in parts, but likely difficulties
- ➔ **Fraudulent claims:** clarifies the law
- ➔ **Damages on late claims:** a recipe for litigation
- ➔ **Contracting out:** certain P&I Clubs have contracted out (but not of new placing remedies). Who (if any) will follow?



*Fabien Guibert*

*Responsable Souscription Marchandises Transportées*

*AXA Corporate Solutions, France*

# Comité Marchandises Transportées

# 1. Assurance des marchandises en stockage

## → Contexte

- **Besoin de certains assurés pour une couverture de l'ensemble du spectre de leurs opérations**
- **Absence de clause « marché »**
- **Création d'un GT afin d'étudier une clause dédiée**

## → Mission du Groupe de travail

- **Dégager les grandes lignes d'une garantie accessoire de la garantie transports**
- **Préparer un projet de clause « stockage »**

## → Où en sommes-nous ?

- **1<sup>ère</sup> étape achevée: définir le contenu de la clause**
- **2<sup>nde</sup> étape en cours: rédiger la clause**
  - *Garantie réservée à des marchandises destinées à être transportées*
  - *Produits finis, mais également matières premières ou biens pouvant faire l'objet d'une transformation*
  - *Couverture des stockages de + / - longue durée, en pré et post acheminement, le début et la fin des risques devant être bien définies*
- **Consultation de l'UCAMAT**





## 2. Garantie de la *misappropriation*

### → Contexte

- Cas de *misappropriation* de plus en plus fréquents et de montants importants
- Notion d'origine anglo-saxonne → difficile de trouver une correspondance parfaite en droit français

### → Mission du Groupe de travail

- Identifier les points délicats qui se font jour
- En fonction des conclusions, quid d'une clause dédiée?

### → Où en sommes nous ?

#### Identification des points délicats en cours

- **Qualification/Définition de la *misappropriation***
  - *Détournement ou transfert frauduleux de propriété des intérêts assurés*
  - *Abus de confiance dès lors que la misappropriation émane de l'une des parties contractantes*
- **Difficulté dans la gestion des sinistres**
  - *Dimension évolutive des sinistres*
  - *Difficulté pour estimer le coût du sinistre et le provisionner;*
  - *Plusieurs typologies de sinistres*



# 3. Accumulation de valeurs

## → Contexte

- **2011 - Inondations en Thaïlande**
- **2012 - Ouragan Sandy aux USA**
- **2015 - Explosion à Tianjin**
  - *Le plus important sinistre Transport*
  - *Coût > 2 milliards de \$ : « officiellement » 12.500 véhicules et 7.500 containers détruits*

## → Enjeux pour les assureurs Transports

- **Cumuls de risques dans les grands ports**
  - *20M d'EVP en 2015*
  - *900M de tonnes par an dans le 1<sup>er</sup> port mondial*
  - *Des porte-conteneurs de près de 20.000 EVP*
  - *Des Car-Carriers de 8.500 véhicules*
  - *Une gestion de sinistre de plus en plus complexe*
- **Suivi des flux et des accumulations**
  - *Par quel moyens ?*
  - *En partenariat avec qui ? Chargeurs, armateurs, douanes, courtiers, (ré)assureurs*



## 4. Clause Piraterie

### → Contexte

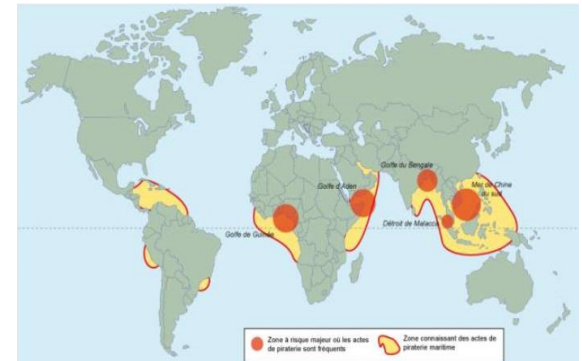
- **Absence de retours d'expérience significatifs sur**
  - *la qualification des actes de piraterie*
  - *l'application des garanties risques de guerre/risques politiques*
- **Initiatives des marchés concurrents**
- **Nécessité de pouvoir garantir le risque piraterie de manière plus précise**

### → Mission du Groupe de travail

- **Identifier les points délicats qui se font jour**
- **En fonction des conclusions, quid d'une clause dédiée ?**

### → Où en sommes nous ?

- **Projet de clause rédigée :**
  - *Retenant la logique de risques exceptionnels (art. L.172-16 du Code)*
  - *Tenant compte de ces mécanismes spécifiques (titre clair, définitions, champs d'application, résiliation, prévention, zones géo., délaissement, etc.).*
- **Projet présenté à l'UCAMAT pour avis et commentaires**
- **Le comité MT doit une réponse à l'UCAMAT avant la validation définitive de la clause**



Source: Ministère des affaires étrangères



## 5. Avarie commune – Règles d'York et d'Anvers

### ➔ Rappel de la notion

L'avarie commune est une règle propre du droit maritime qui a pour but de répartir entre les propriétaires du navire et de la cargaison les sacrifices (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement et raisonnablement par le capitaine pour le salut commun de l'expédition.

### ➔ Contexte

- Règles établies dans la 2<sup>nd</sup>e moitié du 19<sup>ème</sup> siècle
- 2012, création d'un groupe de travail au CMI pour proposer une nouvelle version

### ➔ Mission du Groupe de travail

- Simplifier les règles !

### ➔ Où en sommes nous ?

- Nouvelle version des règles adoptée le 6 mai 2016 à l'occasion du 42<sup>ème</sup> congrès du CMI à New York



- ➔ Insurance Act 2015 & Misappropriation
- ➔ Fine Art
- ➔ Supply Chain including SOLAS VI 2 re. weight of containers
- ➔ The marine infrastructure in Iran
- ➔ Vessel accumulation & cargo value estimation



INSURANCE  
ACT  
2015





***Norbert PLANCHER***  
***Directeur Marchés Corps***  
***HELVETIA ASSURANCES***

# Comité Corps

# 1. CONSEQUENCES TECHNIQUES DES MISES EN CHOMAGE DES NAVIRES

## A situation exceptionnelle, mesure exceptionnelle

### Types de "Lay Up"

- Hot Lay Up (1, 3, jusqu'à 12 mois)
- Cold Lay Up (jusqu'à 5 ans ou plus)

### Mesures de préservation

Déclarations à faire, expertises, ancrage, ballast, source électrique, armement et équipage, sécurité, feux, mise sous cocon, etc.

### Remise en service

Suivant le type de Lay Up, la remise en service peut varier de quelques jours à plusieurs semaines.

Opérations complexes pouvant être la source d'avaries sérieuses, en particulier au niveau machines.

# 1. CONSEQUENCES TECHNIQUES DES MISES EN CHOMAGE DES NAVIRES

---

- ➔ Situation nouvelle de part son ampleur, le marché français, via la FFSA, a souhaité disposer d'une étude technique afin de répondre à cette interrogation et identifier si besoin, les mesures de prévention envisageables.
  
- ➔ L'étude sera disponible fin juillet 2016.



## 2. ENERGIES MARINES RENOUVELABLES

---

**Coté français, les projets avancent avec un certaine lenteur, mais avancent tout de même!**

❖ Sujet abordé en 2014 lors des 6<sup>ème</sup> RdV de l'Assurance.

Un constat : L'éolien en mer ne doit pas se comparer à l'éolien terrestre.

➔ **Nécessité de prévoir un cadre assurantiel aménagé et donc spécifique.**  
**=> projet porté en particulier par le Cluster Maritime Français**

Proposition de Loi pour l'économie bleue (Parlement – actuellement au Sénat)

- Dérogations au régime des assurances obligatoires des catastrophes naturelles et du terrorisme.
- Si projet adopté par le législateur, l'assurance des différents types d'EMR serait certainement facilité.

*NB : Le projet de Loi prévoit de renvoyer à un décret d'application le soin de définir les installations concernées.*

### 3. LA LIQUEFACTION DES CARGAISONS

#### Veille d'information intéressant à la fois les assureurs corps et facultés

- ➔ Dernier en date : le BULK JUPITER, 46 400 T de bauxite, 20/01/2015, 18 disparus, 1 seul survivant.

Vessel	DWT	Built	Lives lost	When	Cargo type	Cargo origin
Asian Forest	14k	2007	0	Jul 17th 2009	Iron ore fines	India
Black Rose	39k	1977	1	Sep 9th 2009	Iron ore fines	India
Jian Fu Star	45k	1983	13	Oct 27th 2010	Nickel ore	Indonesia
Nasco Diamond	57k	2009	21	Nov 10th 2010	Nickel ore	Indonesia
Hong Wei	50k	2001	10	Dec 3rd 2010	Nickel ore	Indonesia
Vinalines Queen	56k	2005	22	Dec 25th 2011	Nickel ore	Philippines
Sun Spirits	11k	2007	0	Jan 22nd 2012	Iron ore fines	Philippines
Harita Bauxite	50k	1983	15	Feb 16th 2013	Nickel ore	Indonesia
Trans Summer	57k	2012	0	Aug 14th 2013	Nickel ore	Philippines

Table 1 - Liquefaction accidents

### 3. LA LIQUEFACTION DES CARGAISONS

---

#### Qu'est-ce que la liquéfaction de Minerais ?

##### 1 - Définition

- ➔ La liquéfaction résulte de la capacité de certaines marchandises à retenir l'eau.
- ➔ Lors du transport, sous l'effet des vibrations, les marchandises se compactent et libèrent l'eau qu'elles contiennent dans les cales du navire.  
→ Effet de carène liquide !

##### 2 -Types de navires concernés

- ➔ Les navires dédiés au transport de vrac sec, particulièrement les navires vraquiers, navires minéraliers.
- ➔ Le code IMSBC (Code Maritime International des Cargaison Maritimes en vrac) est obligatoire depuis 01/01/2011 pour tous les navires soumis à SOLAS.

## 3. LA LIQUEFACTION DES CARGAISONS

### 3 - Types de marchandises concernées

- ➔ Marchandises listées dans le groupe A du code IMSBC, le minerai de nickel, le minerai de fer et d'une manière générale tous les concentrés minéraux.
- ➔ Le code distingue 3 types de catégories de vrac sec :
  - Catégorie A : marchandises présentant un risque de liquéfaction
  - Catégorie B : marchandise présentant un risque chimique
  - Catégorie C : marchandises ne présentant aucun risque de liquéfaction ni risque chimique.
- ➔ Il existe cependant des cas de marchandises de groupe C s'étant liquéfiées entraînant des accidents et même des pertes de navires (exemple la bauxite listée en catégorie C (en janvier 2015, le vraquier Bulk Jupiter)).
- ➔ Juin 2015 amendements au code IMSBC (mesures pour renforcer la sécurité du transport des cargaisons qui peuvent se liquéfier – nouvelles fiches + circulaire OMI mise en garde des capitaines).

### 3. LA LIQUEFACTION DES CARGAISONS

#### 4 - Les causes initiales d'accidents lies à la liquéfaction de cargaison

##### ➔ DECLARATIONS OU CERTIFICAT IMPRECISES VOIR INEXACTES DE LA PART DES CHARGEURS :

Le nom de la cargaison indiquée dans les doc du chargeur doit être le nom retenu dans le code IMSBC et non une appellation commerciale pouvant créer un doute sur la catégorie du produit et les contraintes liées.

**IDENTIFIER CORRECTEMENT LA MARCHANDISE AVANT CHARGEMENT.**

##### ➔ CAS DES MARCHANDISES NON LISTEES DANS LE CODE :

Chargeur fournit au port les caractéristiques et propriétés de la marchandise. Le port de chargement consultera le port de déchargement et l'autorité du pavillon pour délivrer au navire un certificat établissant les caractéristiques et conditions de transport.

**LE CAPITAINE DOIT S'ASSURER QUE LA DOCUMENTATION DE LA MARCHANDISE EST RECUE AVANT DE CHARGER**

# LA LIQUEFACTION DES CARGAISONS

## 4 - Les causes initiales d'accidents lies à la liquéfaction de cargaison

- ➔ TML (Transportable Moisture Limit) DIFFICILEMENT OBTENU PAR UN LABORATOIRE INDEPENDANT :

En cas de doute il est recommandé de :

**FAIRE INTERVENIR UN EXPERT INDEPENDANT  
OU SPECIALISTE CARGO POUR AVIS.**

- ➔ INEXACTITUDES DE LA MESURE DU TAUX D'HUMIDITE DE LA CARGAISON :

Dans les mesures il existe de potentielles sources d'erreurs de mesure importantes.

**PRELEVER LES ECHANTILLONS AU CŒUR DE LA PILE.  
EN CAS D'AVERSE ENTRE LE MOMENT DU TEST  
ET LE CHARGEMENT, EXIGER DE NOUVEAUX TESTS.**

# LA LIQUEFACTION DES CARGAISONS

## 4 - Les causes initiales d'accidents lies à la liquéfaction de cargaison

- ➔ **AUGMENTATION DU TAUX D'HUMIDITE PDT CHARGEMENT ET PDT VOYAGE.**



**FERMER LES PANNEAUX DE CALE  
EN DEHORS DES PLAGES DE CHARGEMENT.**



- ➔ **MOUVEMENTS DU NAVIRE ET SON CENTRE DE GRAVITE.**

Le centre de gravité du navire doit être pris en compte en évitant qu'il soit excessif. Trop de stabilité augmente les accélérations du navire et devient un facteur aggravant lors de transport de marchandises pouvant se liquéfier.



**FAIRE MONTER LE CENTRE DE GRAVITE  
DANS LA MESURE DU POSSIBLE (EX BALLASTAGE).  
ROUTING METEO POUR LIMITER LES MOUVEMENTS DU NAVIRE.**



- ➔ **RIPAGE DE CARGAISON**



**LA CARGAISON SUSCEPTIBLE DE RIPER  
DOIT ETRE CHOULEE (NIVELLEE)**





***Sébastien SAILLARD***

***Directeur Indemnisation Aviation Région Méditerranée***

***Allianz AGCS***

# Comité Aviation



# 1. Titre VII Code des Assurances et Clauses Aviation

---

## ➔ Titre VII du code des Assurances

### ➔ **loi Sécurité Financière 2003 :**

- *Déclenchement de la garantie dans le temps*

### ➔ **Objectifs:**

- *Sécurité juridique*
- *Comblent un vide législatif*

### ➔ **Deux chapitres créés:**

- *Assurances sur corps et de responsabilité aériennes et aéronautiques*
- *Assurance de responsabilité relative à une opération spatiale*

### ➔ **Champ d'application : Activités commerciales ou à but lucratif**

## ➔ Polices et Clauses Aviation

### ➔ **Adaptation au Titre VII**

### ➔ **Révision et mise à jour des conditions générales communes et conditions particulières**

## 2. Clauses Aviation

---

### Garanties Aviation

- ➔ Opérateurs / Exploitants:
  - ➔ **Corps d'aéronefs (risque ordinaires et risques de guerre/assimilés)**
  - ➔ **Responsabilité civile (responsabilité civile à l'égard des passagers, responsabilité du transporteur aérien pour les marchandises et les bagages)**
  - ➔ **Assurance individuelle à la place**
- ➔ Constructeurs, fournisseurs, Aéroports:
  - ➔ **Responsabilité Civile Exploitant d'Aérodrome**
  - ➔ **Responsabilité Civile Professionnelle du Transporteur Aérien**
  - ➔ **Responsabilité Civile Professionnelle Aéronautique, ainsi que les Conventions susceptibles de compléter ce contrat (Risque responsabilité civile pendant l'exploitation, Risque responsabilité civile liée aux biens confiés et Risque responsabilité civile après livraison)**
  - ➔ **Responsabilité civile pour les organisateurs de manifestations aériennes**

### 3. Assurance Spatiale

---

#### ➔ Fiabilité « Satellite »

#### ➔ **Décalage entre les modèles mathématiques et la réalité observée**

- *Contact avec le CNES sur l'adaptation des modèles*

#### ➔ « Realistic Disaster Scenario » (RDS)

#### ➔ Aspects juridiques (notion d'occurrence)

## 4. Assurance de Drones

---

- ➔ Réglementation
  - ➔ Utilisation par les particuliers
  - ➔ Utilisation par les professionnels : pas d'obligation d'assurance mais DGAC souligne l'importance d'une garantie adaptée
  
- ➔ Polices d'Assurance:
  - ➔ Garanties RC
  - ➔ Garanties « Corps »



*Rhys Clift*



*Mathieu DAUBIN*



*Sébastien SAILLARD*

## Conclusion & Questions

*Norbert PLANCHER*



*Fabien GUIBERT*

