



LES **R**ÉSULTATS 2010 de l'assurance transports

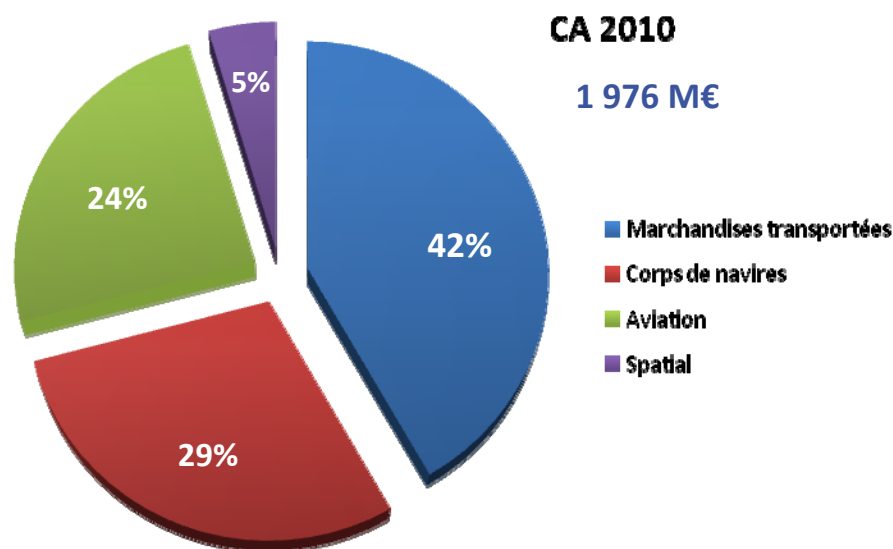
Conférence de Presse de la FFSA
Paris, le 9 septembre 2011

- 1 Chiffres clés du marché : résultats et données 2010
- 2 Sujet d'actualité : le Titre VII du Code des assurances

-  Chiffres clés du marché : résultats et données 2010
-  Sujet d'actualité : le Titre VII du Code des assurances



Affaires directes et acceptations – France et hors France



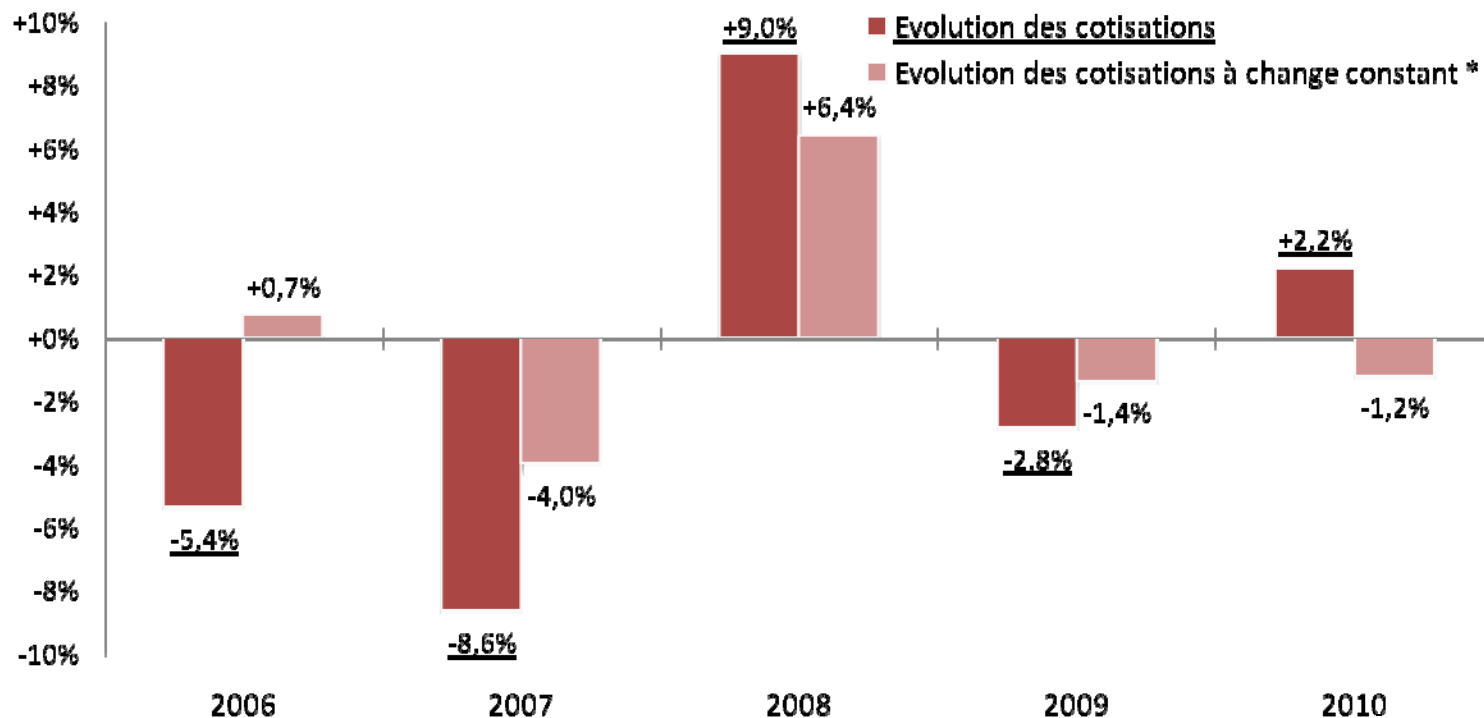
	2010 (en M€)	Var 10/09	Var 09/08
Corps maritimes	576,0	+ 6,3 %	+ 0,7 %
Marchandises transportées	825,5	- 2,3 %	- 3,3 %
Aviation	483,7	+ 4,3 %	- 5,0 %
Spatial	91,2	+ 9,1 %	- 7,9 %
Ensemble	1 976,4	+ 2,2 %	- 2,8 %

Source : FFSA/GEMA – Situation au 19/08/2011



Évolution des cotisations

(affaires directes et acceptations – France et hors France)



* Taux de change au 31/12/N

Source : FFSA/GEMA – Situation au 19/08/2011

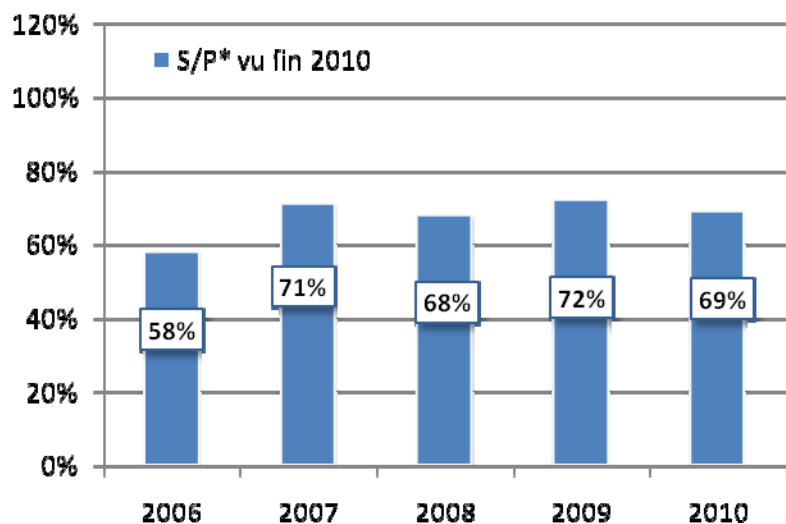
1

Chiffres clés du marché Assurance transports

Évolution du rapport S/P*



Maritime

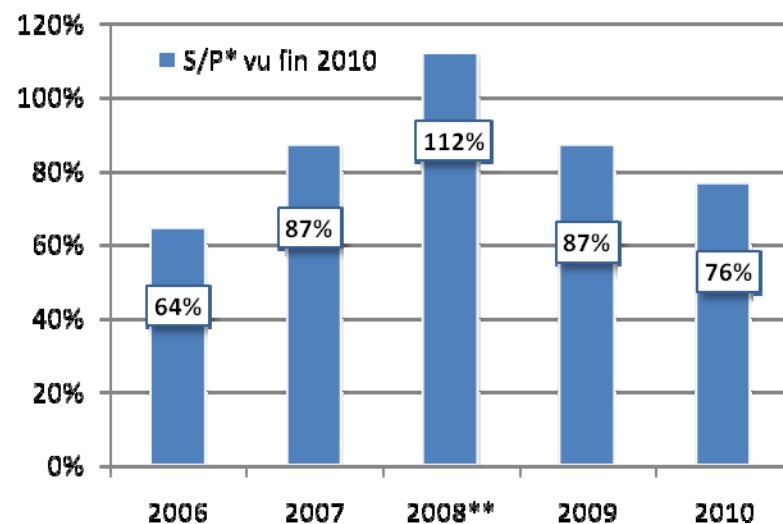


* Brut des coûts d'acquisition

Source : FFSA/GEMA – Situation au 19/08/2011



Aviation



** Sinistres importants

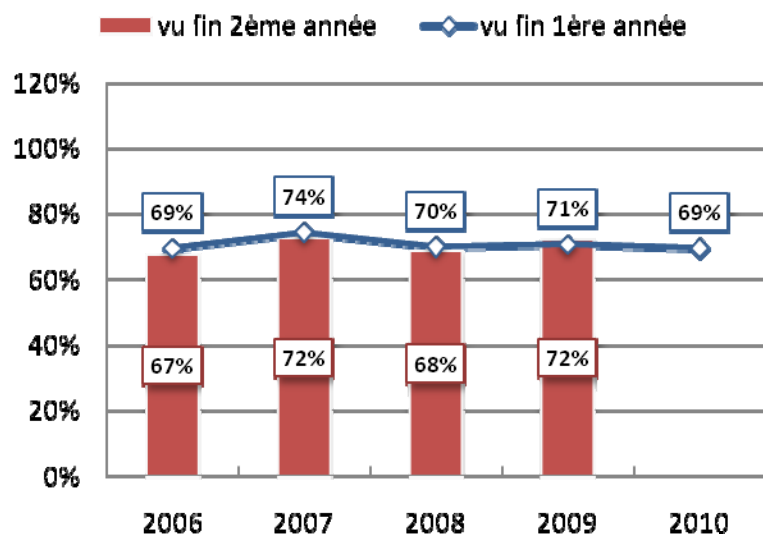
1

Chiffres clés du marché Assurance transports

Évolution du rapport S/P*



Maritime

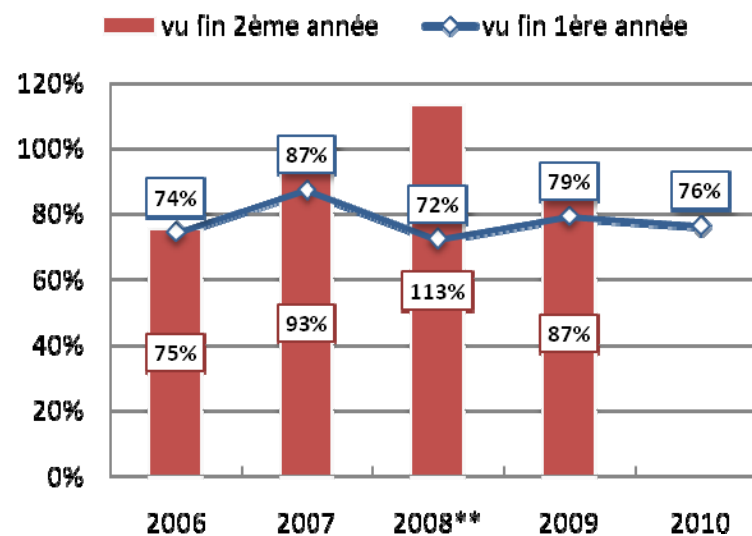


* Brut des coûts d'acquisition

Source : FFSA/GEMA – Situation au 19/08/2011



Aviation



** Sinistres importants

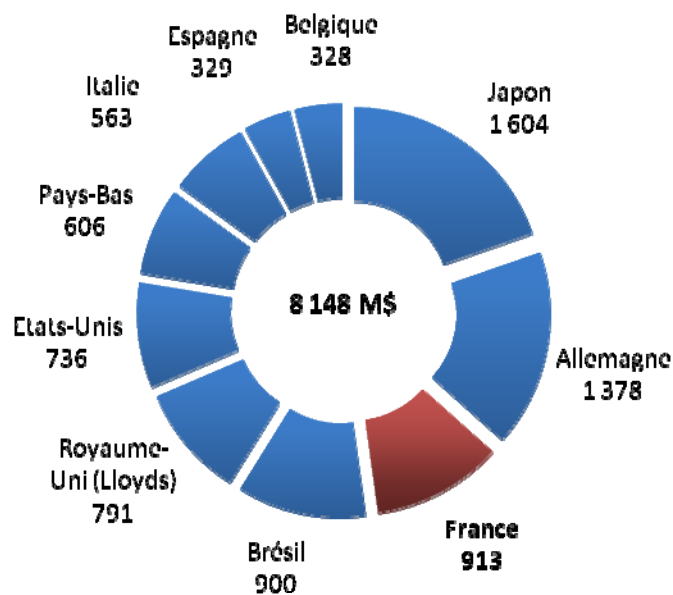
1

Chiffres clés du marché Assurance transports

Répartition des cotisations* mondiales 2009



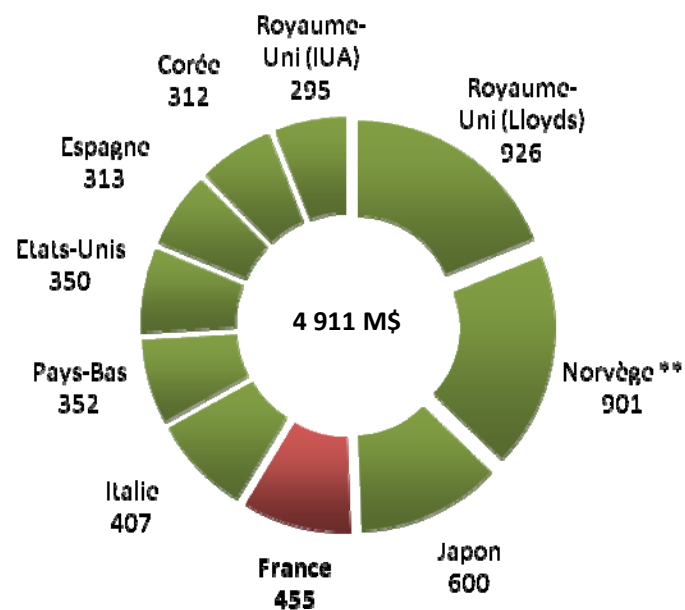
Marchandises transportées



Source : IUMI



Corps de navires



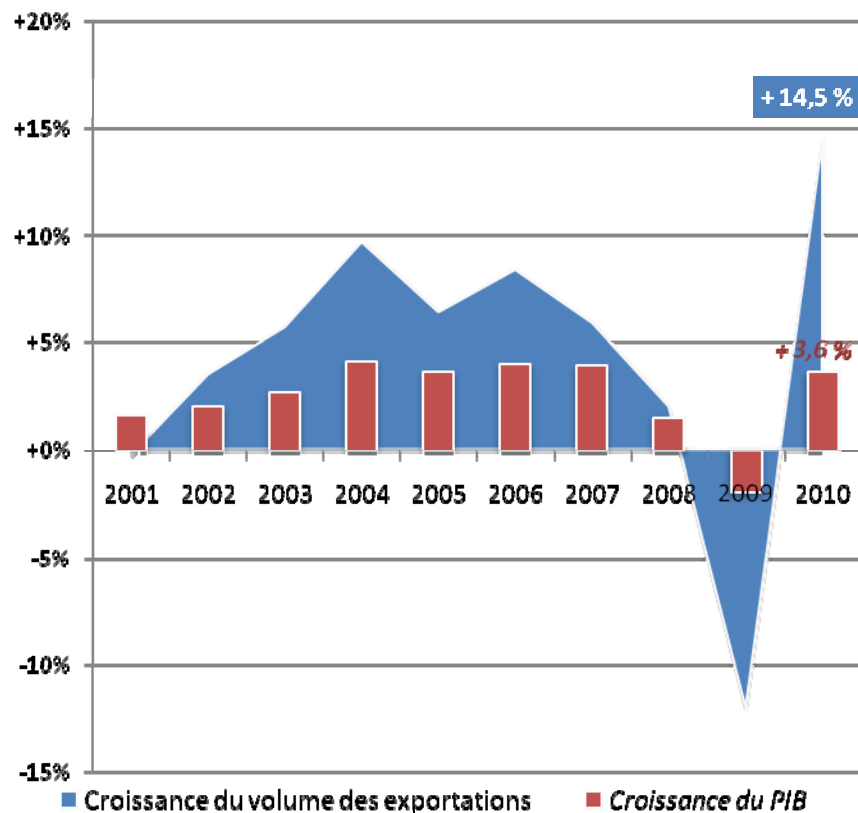
* Montants en millions USD

** Norvège et marché nordique



Commerce mondial des marchandises transportées

**Croissance en volume du commerce mondial
des marchandises et du PIB**



Après un recul historique de 12 % en 2009, le volume des exportations mondiales de marchandises a connu une reprise significative en 2010 (+ 14,5 %).

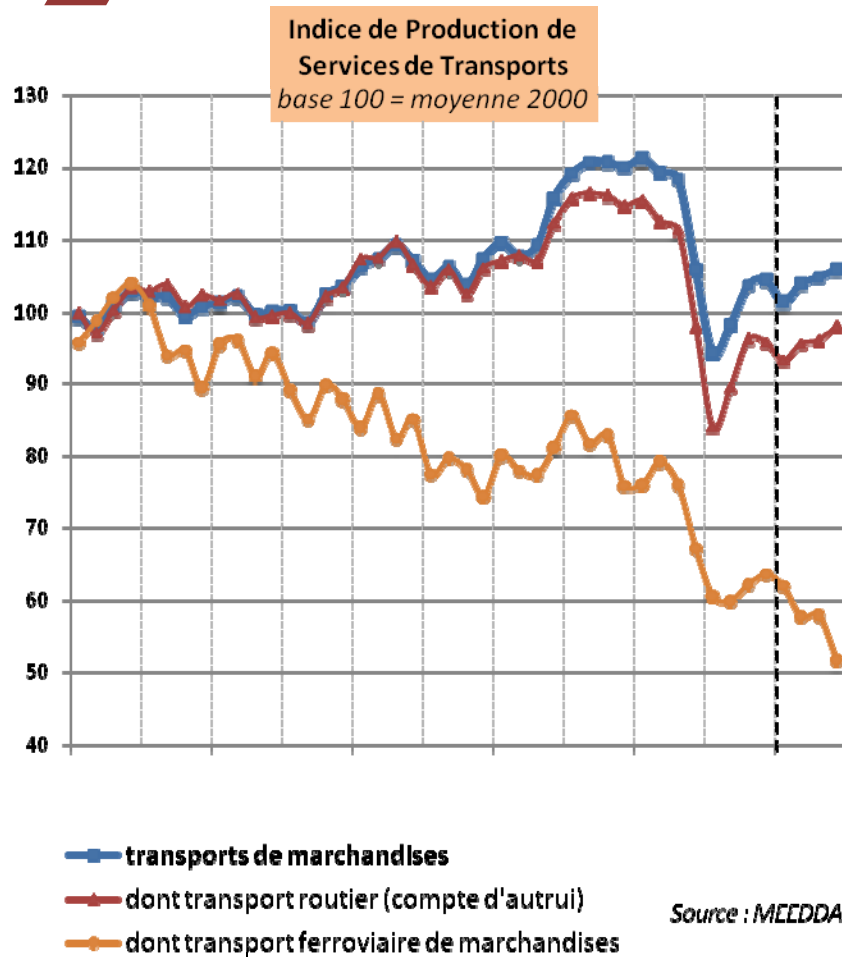
Il s'agit de la plus forte augmentation annuelle enregistrée depuis 1950 (*ndlr. début des séries statistiques OMC*).

Cette hausse a été soutenue par la reprise de la production mondiale (PIB en hausse de 3,6 %). 80 % des marchandises échangées dans le monde se font par voie maritime.

En France, l'activité des ports a progressé de 1 % en 2010 avec des hausses sensibles des marchandises solides en vrac (+ 21 %) et du trafic des conteneurs (+ 5 %).

Source : OMC

Indices de production de services de transports en France



Source : MEEDDAT/SOeS

Trafic de marchandises par mode de transports en France

➤ Les transports intérieurs terrestres de marchandises

	2010 en Gt-km	2009 en Gt-km	var 10/09
Transport ferroviaire	30,1	32,1	- 6,3 %
Transport routier	nd	286,1	nd
- Pavillon français	195,4	186,8	+ 4,6 %
- Pavillon étranger	nd	99,3	nd
Transport fluvial	8,1	7,4	+ 8,6 %
Oléoducs ⁽¹⁾	17,8	18,1	- 1,9 %
Total ⁽²⁾	251,4	244,4	+ 2,9 %

nd : non disponible Gt : Giga tonnes

⁽¹⁾ Données provisoires pour 2010 ⁽²⁾ hors TRM sous pavillon étranger

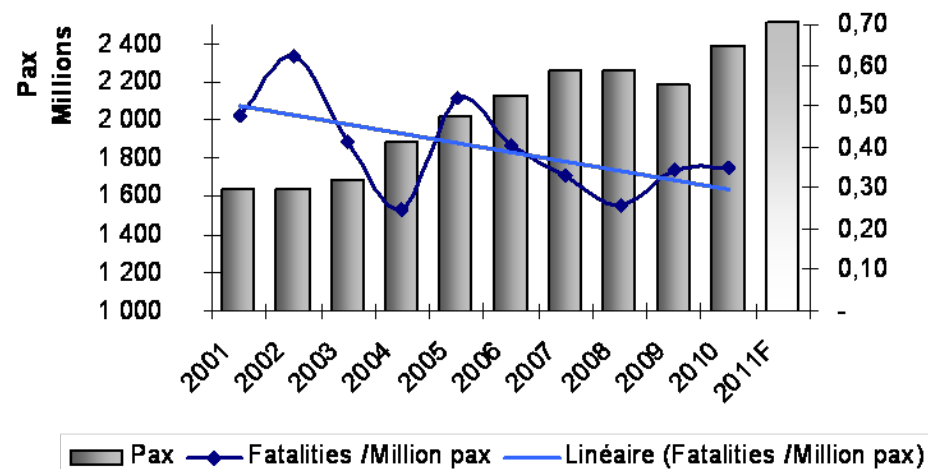
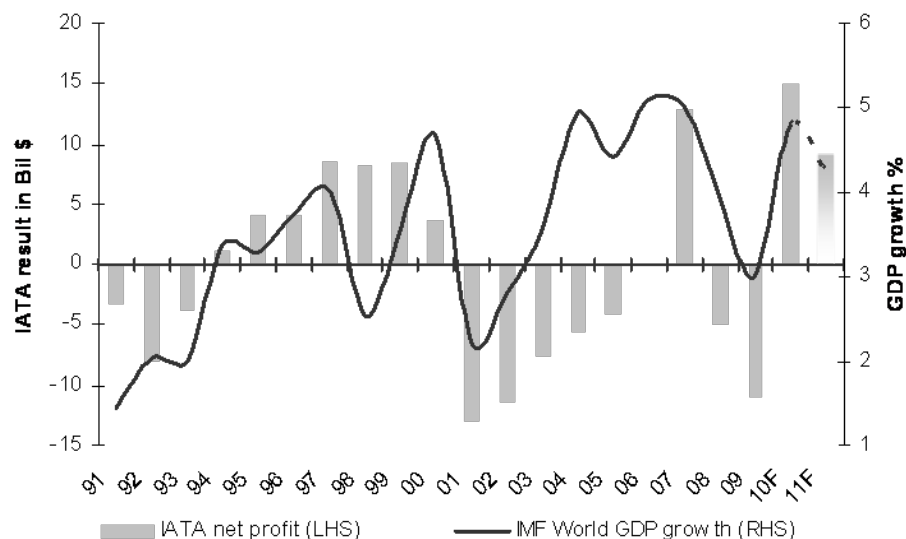
➤ Activités des principaux ports de commerce français (entrées et sorties)

	2010 en Mt	2009 en Mt	var 10/09
Total Métropole (20 ports)	342,6	340,6	+ 0,6 %
- Vrac liquides	153,6	164,0	- 6,3 %
- Vrac solides	74,9	61,9	+ 21,0 %
- March. diverses	114	114,7	- 0,6 %
Outre-mer (3 ports)	10,7	8,3	+ 28,9 %
Total (23 ports)	353,3	348,9	+ 1,3 %

Mt : Méga tonnes



Aviation 2010 : un fort rebond post-récession



- Un bénéfice net de 15 milliards de dollars
 - Une année record après la récession
 - Différences régionales :
 - L'Asie-Pacifique en tête avec plus de 50 % des profits mondiaux

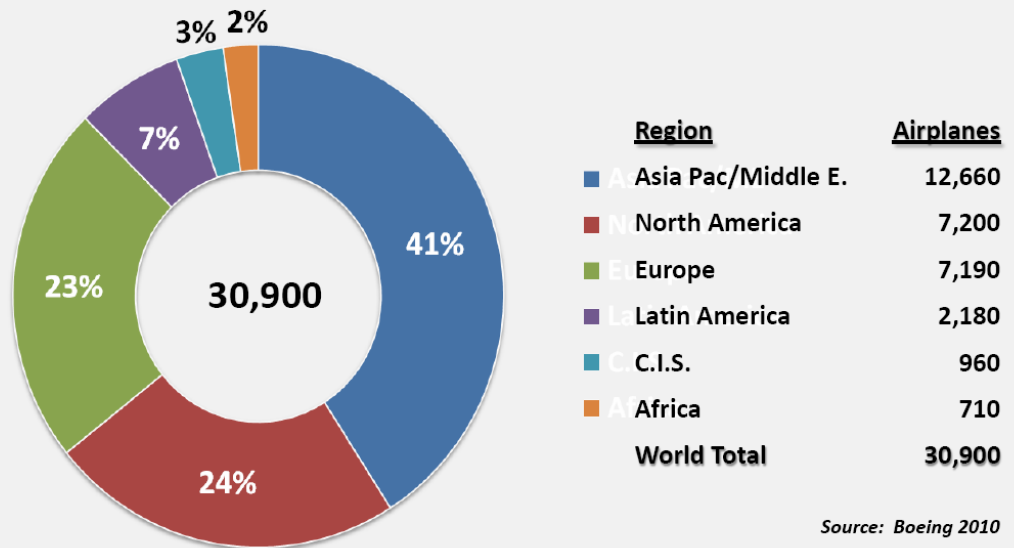
- 2010 : une année record pour le trafic passagers

- Le taux d'accidents mortels reste stable

Futur : les compagnies aériennes auront besoin de 30 900 nouveaux avions pour une valeur de 3 600 milliards de dollars

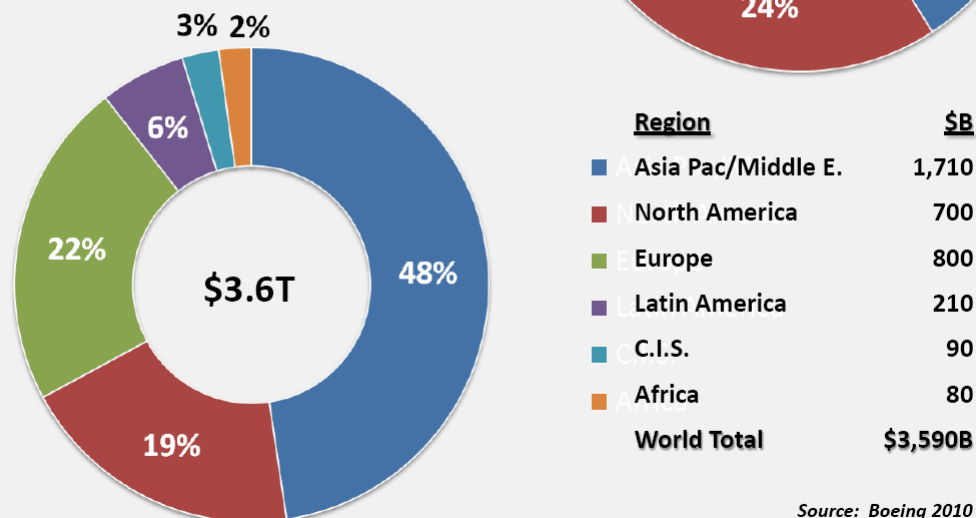
New airplane deliveries by region

2010-2029



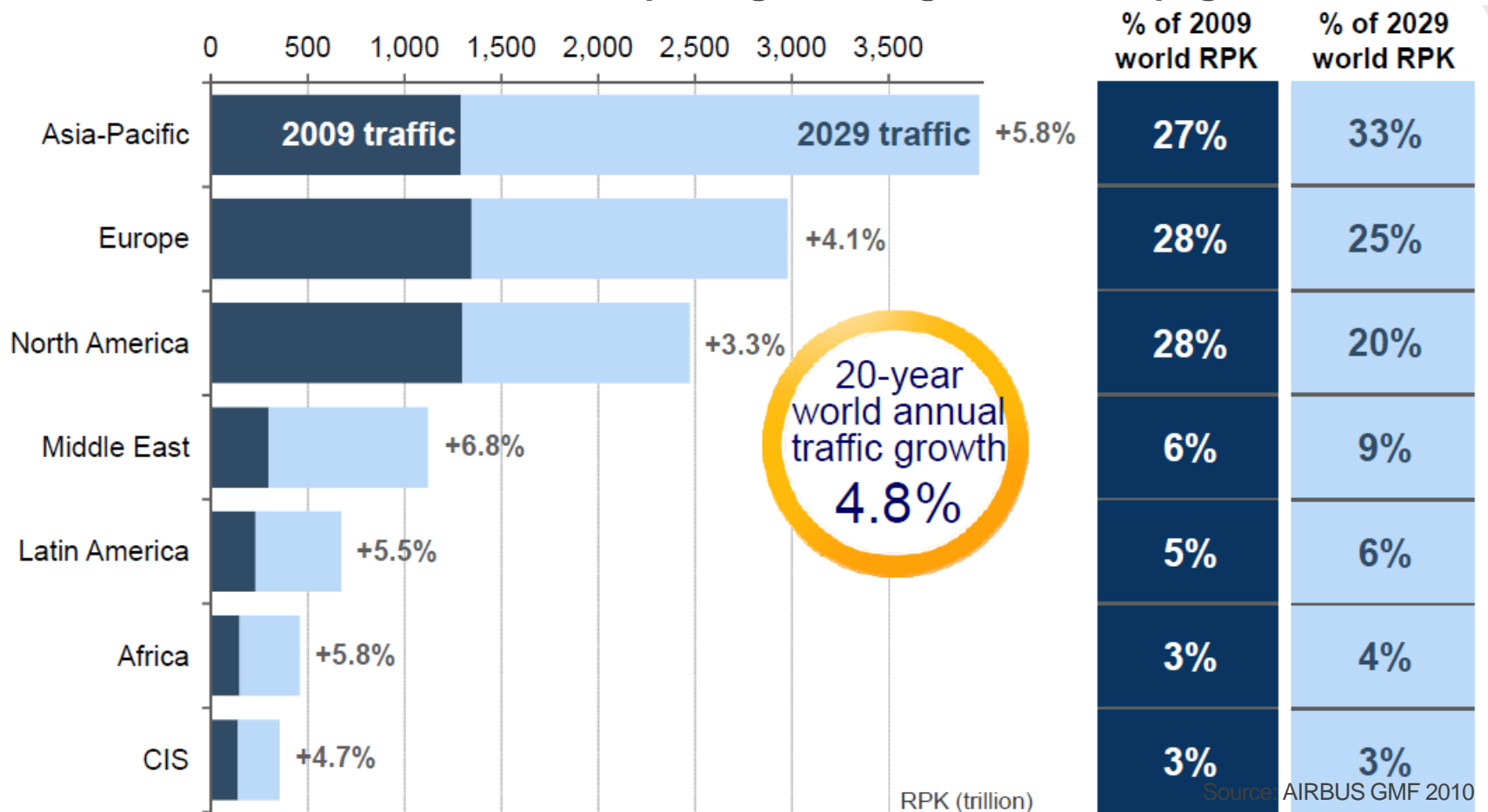
Market value by region

2010-2029



Prévisions de croissance du trafic sur les 20 prochaines années

Volume du trafic en 2009 et 2029 par région d'origine des compagnies aériennes



Les compagnies de la région Asie Pacifique domineront le trafic mondial d'ici 2029



Satistiques sur les accidents aériens (IATA 2010)

- 0,71 pertes de corps d'aéronefs par million de vols d'avions de ligne de constructeurs occidentaux en 2009 et 0,61 en 2010
- 1 accident tous les 1,4 million de vols en 2009, 1 accident tous les 1,6 million de vols en 2010
- 2,4 milliards de personnes ont été transportés sur 356,8 millions de vols en 2010
- 17 accidents impliquant des avions de ligne de constructeurs occidentaux comparés à 19 accidents en 2009
- 786 passagers décédés comparés à 685 en 2009



Taux d'accidents aériens par région*

	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Amérique de nord	0,41	0,10
Europe	0,45	0,45
Asie-Pacifique	0,86	0,80
Moyen-Orient & Afrique du Nord	3,32	0,72
Afrique	9,94	7,41
Amérique latine & Caraïbes	0	1,87
Moyenne du marché	0,71	0,64

* Mesuré en pertes de corps d'aéronefs par million de vols d'avions de ligne de constructeurs occidentaux
Source: IATA

- 1 Chiffres clés du marché : résultats et données 2010
- 2 Sujet d'actualité : le Titre VII du Code des assurances



Présentation de la réforme



L'assurance marchandises transportées



L'assurance aérienne, aéronautique et spatiale



Présentation de la réforme

L'ordonnance du 15 juillet 2011* relative aux assurances en matière de transport modifie sensiblement le Code des assurances dans ce domaine

- Unification du régime de l'assurance des marchandises transportées
- Cadre législatif adapté à l'assurance des risques aériens, aéronautiques et spatiaux

** Ordonnance n° 2011-839 du 15 juillet 2011*

➤ Origines de la réforme

- Livre I^{er} du Code des assurances (CDA)
 - Les Titres I, II et III ne concernent que les assurances « terrestres »
 - Le titre VII encadre notamment l'assurance maritime et fluviale
- Idée d'étendre le Titre VII du Livre I^{er} aux autres risques non terrestres
 - Réflexion de la FFSA à laquelle le courtage spécialisé en assurance aviation a été associé
 - Volonté des pouvoirs publics de procéder à cette réforme jugée opportune et nécessaire

➤ Objectifs de la réforme

- Garantir aux opérateurs de transport (chargeurs, transporteurs, compagnies aériennes, opérateurs spatiaux, etc.) et à leurs assureurs une plus grande sécurité juridique dans leurs opérations
- Promouvoir un droit français spécialisé sur lequel puissent s'appuyer des conditions françaises compétitives sur le marché international
- Accroître la compétitivité de l'économie française via l'assurance transports et renforcer l'attractivité de la place de Paris

➤ Calendrier de la réforme

- Les dispositions de l'ordonnance du 15 juillet 2011 s'appliqueront aux contrats conclus ou renouvelés, tacitement ou non, à compter du 1^{er} juillet 2012

➤ Le Titre VII au cœur de la réforme

- 1967: création d'un cadre législatif suffisamment souple pour que l'assurance maritime puisse se développer dans un contexte international mais également protecteur des assurés
- L'ordonnance du 15 juillet 2011 s'inscrit dans la continuité de cette réforme fondatrice de 1967
 - Domaine des grands risques : assurés et assureurs sont des professionnels qui disposent d'un large pouvoir de négociation, les assurés étant habituellement au surplus conseillés par leurs courtiers
 - Les nouvelles mesures ont été prises avec entre autres comme objectif la « *nécessaire protection des assurés* »
(Rapport au Président de la République, Journal officiel 16 juillet 2011)

➤ Le Titre VII au cœur de la réforme

- La réforme n'avait pas pour objet de réécrire le régime de l'assurance maritime
 - La structure du Titre VII dans ce domaine a été conservée
 - Seules quelques adaptations rendues nécessaires par l'évolution du droit ou par souci de lisibilité et d'harmonisation ont été effectuées
 - La liste des exclusions habituelles concernant notamment des risques de guerre ou assimilés, qui figurait dans un article unique, fait désormais l'objet de deux articles
 - Il n'est rien changé à la pratique habituelle des assureurs : pour être assurés, ces risques doivent faire l'objet d'une convention particulière



L'assurance marchandises transportées

- L'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport harmonise le régime légal de l'assurance des marchandises transportées
- A ce jour des règles de droit différentes du Code des assurances (CDA) sont appliquées selon que le mode de transport est uniquement terrestre (Titre I) ou maritime en tout ou partie (Titre VII)
 - En tout ou partie, car en 1967 le législateur a prévu que les règles de l'assurance maritime s'appliqueraient aux autres modes dès lors qu'une partie du voyage se fait par voie maritime*
 - Par ailleurs, les contrats d'assurance « marchandises transportées » sont très généralement « multimodaux »: il y est souvent fait référence à des articles figurant à la fois dans un titre du CDA concernant les assurances « terrestres » et dans le Titre VII qui concerne l'assurance « maritime »

* Code des assurances, article L. 173-19 :

« Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage »



L'assurance marchandises transportées

- A compter du 1^{er} juillet 2012 : harmonisation complète
 - Plus grande sécurité juridique
 - Fin de la dualité de régime juridique
 - Le Titre VII s'appliquera à l'ensemble des contrats d'assurance couvrant les marchandises sans distinction de leur mode de transport
- En revanche, l'assurance de la responsabilité civile contractuelle des professionnels du transport de marchandises par route restera soumise aux dispositions du Titre I



L'assurance aérienne, aéronautique et spatiale

L'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport innove tout particulièrement en créant un environnement légal adapté à l'assurance aérienne, aéronautique et spatiale

- Les Titres I^{er}, II et III du Livre I^{er} « *ne concernent que les assurances terrestres* »*
 - Ces titres n'avaient donc pas vocation à s'appliquer à l'assurance aviation et encore moins à l'assurance spatiale
 - Pourtant, lorsque la loi française avait été choisie par les parties et à défaut de textes spécifiques, leurs dispositions étaient habituellement retenues tant dans les contrats que par la jurisprudence
- Application combinée des articles L. 111-6 et L. 181-1 du CDA: liberté de choix de la loi applicable aux contrats d'assurances des grands risques (catégorie à laquelle appartiennent les « *corps de véhicules aériens* » ainsi que la responsabilité civile y afférente)

* Article L. 111-1 du CDA



L'assurance aérienne, aéronautique et spatiale

- Le projet d'étendre à l'assurance aviation les dispositions du Titre VII du Livre I^{er} du CDA et d'y intégrer des règles spécifiques avait pour objet :
 - De combler un vide législatif
 - Et de procurer une sécurité juridique à tous en tenant compte de l'environnement international de l'assurance en ce domaine, mais également de la protection des intérêt des assurés
- L'ordonnance du 15 juillet 2011 introduit deux nouveaux chapitres dans le Titre VII
 - L'un consacré aux « *Assurances sur corps et de responsabilité aérienne et aéronautique* »
 - L'autre relatif aux « *Assurances de responsabilité relative à une opération spatiale* » (prise en compte par les pouvoirs publics de la loi « *relative aux opérations spatiales** » qui exige que l'opérateur spatial dispose d'une assurance de responsabilité civile)

» Déclenchement des garanties dans le temps

- Ce point illustre parfaitement le besoin d'un encadrement législatif adapté à l'activité d'assurance aérienne, aéronautique et spatiale
 - Article L. 124-5 du Titre I du CDA : « *la garantie est (...) déclenchée soit par le fait dommageable, soit par la réclamation* », le fait dommageable étant, par ailleurs, définit comme étant « *celui qui constitue la cause génératrice du dommage* »
 - Définition de pur droit interne en contradiction avec la pratique du marché international de l'assurance corps et RC aviation, aéronautique et spatiale qui ne retient que l'« *occurrence* » (événement assimilé à l'accident ou à l'incident), comme critère d'application du déclenchement de la garantie dans le temps
 - Facteurs d'instabilité tant pour les assurés que pour les assureurs :
 - Incertitude juridique (absence de précision dans le Code quant à la place de l'assurance aviation)
 - et possibilité de voir appliquer l'article L. 124-5 précité
- Articles L. 175-10 (pour l'aérien et l'aéronautique) et L. 176-2 (pour le spatial) : « *les conditions d'application de la garantie dans le temps sont déterminées par le contrat d'assurance* » et peuvent ainsi déroger à la règle générale figurant dans le Titre I

➤ Situation des particuliers et des associations

- A l'instar de ce qui était déjà prévu pour la navigation maritime de plaisance, dont l'assurance est régie par les dispositions terrestres du CDA, l'ordonnance du 15 juillet 2011 prévoit que « *les contrats d'assurance aérienne et aéronautique souscrits par des personnes n'exerçant pas une activité commerciale ou à but lucratif sont soumis aux dispositions des titres I^{er}, II et III du présent livre* »
 - Aéroclubs ou associations sportives
 - Particuliers dans le domaine de l'aérien qui bénéficient sans aucune ambiguïté possible de dispositions adaptées
- Le Code offre ainsi un système cohérent et uniforme en dissociant activités de loisirs et activités purement professionnelles
- Non-application du titre VII du Code à l'assurance aérienne de loisirs mais disposition spécifique concernant la garantie dans le temps : « *applicable à tout contrat d'assurance aérienne et aéronautique* » (utilisation universelle du concept d' « *occurrence* »)