

# CAP-LETTER

DANS CE NUMÉRO :

**CLASSIFICATION DES NAVIRES** 1

**NOUVELLES BREVES STOP PRESS** 2

**STOP PRESS CONT'D** 3

**LA PAGE DU TRANSITAIRES FORWARDING AGENTS' CORNER** 4

CAP-MARINE  
Assurances & Réassurances SA  
Web : [www.cap-marine.com](http://www.cap-marine.com)

Marine Insurance & Reinsurance Brokers

4/12, Boulevard des Belges  
BP N° 10  
76001 Rouen Cedex - France

Tel : +33 (0) 235 98 26 46  
Fax : +33 (0) 235 98 32 58  
[rouen@cap-marine.com](mailto:rouen@cap-marine.com)

32, rue Notre-Dame des Victoires  
75002 Paris - France

Tel : +33 (0) 153 00 94 00  
Fax : +33 (0) 153 00 94 10  
[paris@cap-marine.com](mailto:paris@cap-marine.com)

## Service Etudes, P&I et Risques Spéciaux

Jean-Jacques GIRARD  
Tel. : + 33 (0) 153 00 94 02  
[jeanjacques.girard@cap-marine.com](mailto:jeanjacques.girard@cap-marine.com)

Eric MADINIER  
Tel. : + 33 (0) 235 98 22 55  
[eric.madinier@cap-marine.com](mailto:eric.madinier@cap-marine.com)

## Agenda

### ROUEN

Journée céréales  
le 16 mai 2001



Cap-Marine is a leading independent marine insurance and reinsurance broking House. The Company was formed through the merger in early 1999 of Bidault de Bardy (Est. 1793) and Philmar Assurances (Est. 1989).

## CLASSIFICATION DES NAVIRES

Que ce soit en facultés ou en R.C. affrèteur, les Assureurs n'accordent leur garantie au chargeur/ affrèteur que dans la mesure où le navire transporteur est classé auprès d'une société de classification membre de l'I.A.C.S (cf p.4). Les rapports Assureurs maritimes/classification ne datent pas d'hier puisque la première société de classification, le Lloyd's Register, est née en 1760 pour donner aux Assureurs et aux chargeurs des informations sur l'état des navires de la flotte. L'homonymie avec les Lloyd's de Londres ne relève pas d'un lien capitalistique quelconque mais simplement du fait que les fondateurs des deux institutions fréquentaient le même pub, propriété de Edward Lloyd.

En 1828, était fondé à Paris l'actuel BUREAU VERITAS sous le nom non-équivoque de Bureau d'Information des Assureurs Maritimes. Depuis lors, le champ de compétences de ces sociétés a énormément évolué mais dans le domaine maritime, leur objectif reste identique, la classification étant selon le règlement du B.V. : "L'expression du degré de confiance accordé par la société de classification à une unité pour un usage donné et pour une période donnée par référence aux règlements de ladite société".

Ainsi, le certificat de classe n'est attribué qu'aux navires dont la coque, les machines et installations

assurant un service essentiel sont reconnues comme répondant de manière satisfaisante au règlement de la société, celui-ci évoluant en fonction des nouveautés techniques mais aussi politiques (les premières classifications mentionnaient comme éléments essentiels, le nombre de canons à bord et leur puissance !).

La classification – dont la durée (le terme) est en général fixé à 5 ans – est attachée au navire, elle n'est pas altérée par un changement de pavillon ou d'armateur sauf souhait contraire de celui-ci.

Les principaux éléments du certificat de classification sont :

- la classe qui elle-même est formée de la division qui sanctionne la conformité de la construction, la cote qui exprime le degré de confiance que mérite le navire et le symbole d'armement qui concerne la conformité des ancres et chaînes. La cote du Lloyd's Register est symbolisée par le chiffre 100 car les inspecteurs des premiers navires en acier ont pensé qu'ils navigueraient 100 ans !
- les marques de construction qui déterminent le degré de contrôle par la société de la construction du navire.
- les mentions de service qui se rapportent au type de navigation



**Your preferred broker...**

ou service pour lequel la classe est accordée (pétroliers, dragues, cargo...) complétée par une mention de navigation qui détermine les eaux dans lesquelles l'unité peut naviguer : haute mer, eaux côtières, eaux abritées.

Les navires classés subissent des visites pour que leur classe soit maintenue, renouvelée ou confirmée. L'étendue et la périodicité de celles-ci est dans une large mesure fonction du type et de l'état du navire concerné mais on peut définir quelques grandes lignes :

- les visites annuelles avec examen général du navire à flot.
- les visites intermédiaires dont la visite de la carène qui doit avoir lieu tous les deux ans et demi et qui nécessite donc la mise à sec du navire.
- les visites spéciales, tous les 5 ans, où la classification est soumise à renouvellement. Les contrôles tant externes qu'internes de la coque sont approfondis avec mise à sec et mesures d'épaisseur et les machines et autres équipements sont également vérifiés.

## NOUVELLES BREVES – STOP PRESS

## NOUVELLES DU MARCHÉ CORPS – HULL MARKET NEWS

## V. SHIPS TAKES OVER ACOMARIT

Ship managers V. Services to some Ships and Acomarit 600 ships, employees are finally hooking up together to create the world's largest ship manager. The deal was signed on 19 January. The combined entity will provide full management

Source : Trade Winds - 2.01.01

## GREEK SHIPPING ON TOP OF THE WORLD

The Greek shipping industry is still the biggest in the world and dominates the European Union, according to figures from the Maritime Chamber of Greece.

The Chamber said Greek shipowners control 17.4 per cent of the world merchant fleet above 1 000 dwt and 40 per cent of the EU fleet, with a total capacity of about 153m tonnes. The combined figure for

Greek-flagged and Greek-owned vessels was 3 584 ships at the end of 2000, of which 909 were registered under the Greek flag.

Source : Trade Winds - 16.01.01



## SALVAGE – L.O.F.

On average, the Lloyd's Open Form is used in 150 salvage incidents each year. In 1999, over £ 16 million in payments were made as a result of the form's use.

The most recent largest single salvage award

using the form was for \$ 8.2 million in 1998 when a container vessel, MSC Carla, broke its back in mid-Atlantic and the stern section was towed by a salvage contractor to the Canary Isles.

## SALE OF SALVAGE ASSOCIATION FINALISED

The Salvage Association, the world's premier marine casualty surveying organisation has been acquired by British Marine Technology Ltd (BMT). The sale is effective from the 29th March 2001 and includes the work in progress of the old style Sal-

vage Association. The new company will continue to use the trading name The Salvage Association. The head office of BMT is in Teddington, Middlesex. In the year 2000 the group's turnover was £45.1m., and the profit on ordinary activi-

ties was nearly £2m. after a substantial contribution to investment in research, reflecting its philosophy of organic investment to build further development and growth.

Source : The Salvage Association - 30.04.01

## ASSURANCES – INSURANCE

## JONES EXITS FROM BRITISH MARINE

Former star underwriter Jonathan Jones who joined British Marine with a 14 strong team in August 2000 has gone in March 2001. His top lieutenants Stuart Todd and Nick Manear remain at British Marine. British Marine did not comment on Jones departure. Chief executive Richard Leslie said he is

delighted that British Marine is two thirds bigger than a year ago. "we could have expanded hugely, but we were not tempted by volume or the distressed tonnage available. We did exactly what we planned in terms of getting quality tonnage at the right price".

Source : Trade Winds - 9.03.01.

## OSLO – LE CEFOR (ORGANISME CENTRAL DES ASSUREURS MARITIMES NORVEGIENS)

Le CEFOR a fait savoir que, bien que les résultats de l'assurance Corps semblent s'être améliorés, ils sont toujours «loin d'être acceptables».

Soulignant que les «loss ratios» pour la période 1998/2000 étaient prévus de se maintenir au dessus

de 100, le Directeur Général TORE FORSMO a déclaré : « Nous avons déjà enregistré des hausses tarifaires sur de nombreux contrats lors des derniers renouvellements. Ce développement était prévisible depuis longtemps mais les

Armateurs doivent s'attendre à des hausses de taux de l'ordre de 100 % pour ramener l'assurance maritime internationale à une situation d'équilibre ».

Source : INSURANCE DAY - 30.03.01

## RELIANCE LONDON MOVES INTO RUN-OFF

Reliance Insurance, the troubled US liability insurer, has put its London operation into voluntary run-off from January 2001.

## A.G.F. MAT

GUY LALLOUR, Directeur Général d'A.G.F. Courtage, sera nommé P.D.G. d'A.G.F. MAT le 28 mai prochain. Il succédera ainsi à JF. LE

GARREC qui souhaite quitter le Groupe A.G.F. pour développer des affaires personnelles. GUY LALLOUR aura pour mission prioritaire l'intégration des acquisitions récentes TINDALL RILEY MARINE et WESTMIN-

STER AVIATION, venues renforcer la position d'A.G.F. MAT sur les marchés internationaux de l'assurance Aviation et des services de risk management aux armateurs.

## NOUVELLES BREVES SUITE – STOP PRESS CONT' D

### LIBERIAN REGISTRY IN WEB DATA MOVE



Liberia International Ship and Corporate Registry

has introduced a new internet-based ship inspection application designed to make the continuous monitoring and analysis of Liberian-flag vessels both easier and more effective. The new application, which allows any digital medium from photographs to

videos to be overlaid on a set of vessel plans and then downloaded electronically, will be used by LISCR's 200 ship inspectors around the world to compile inspection reports. It will also allow for the creation of a comprehensive, continuing database on individual vessels.

Source : LLOYD'S LIST – 30.03.01.

### LLOYD'S FACES MORE LOSSES

LLOYD'S will suffer four consecutive years of losses totalling an aggregate £3.5bn, predicts Moody's Investors Services. As far as individual sectors are concerned marine, composite, non-marine, motor and aviation are all expected to make losses for 1998, 1999 and 2000. Moody's pessimistic about 2001 account's ability to be profitable in a normal environment.

Source : INSURANCE DAY - 21.03.01.

## EVENEMENTS MAJEURS – MAJOR CASUALTIES

### P 36 PETROBRAS OIL PLATFORM IS A MASSIVE LOSS FOR ENERGY SECTOR



Brazilian oil giant Petrobras has sunk (15th March 2001) after a series of powerful explosions which killed 10 of the 175 workers aboard.

The rig was the largest offshore oil platform in the world. Energy insurers said the platform was insured for \$ 500 m for physical damage but fear the total insured loss could end much higher.

The policy is understood to be written by more than 15

insurers world-wide representing various markets, including AXA (reinsurance) in France.

PROTECTION & INDEMNITY : Clubs : - the unit is insured in the joint reinsurance pool of Gard and Skuld. The joint, fixed-premium pool, is the leading insurer offshore of non-US rigs and has about 160 units entered.

Lloyd's list (29th March 2001) reported that Petrobras has announced that its premium would rise from USD 7.5 m in 2000 to USD 48.8 m this year.

Source : INSURANCE DAY – 20.03.01

### « ANTRA » MERGER OF TRAMPFAHRT AND NIEDERELBE

The recent merger of two hitherto independently operating specialist insurers, the "Trampfahrt Versicherungs A.G." and the "Assekuranz Verein Niederelbe", has created Germany's largest commercial marine insurer.

The new company offers a comprehensive marine package to ship-owners, in-

cluding non-German tonnage, including a full P&I and F D & D service.

It insures approximately 700 vessels, exclusively belonging to the dry tonnage sector, ranging from coastal motor vessels to modern container vessels, with a predominant characteristic being the low average age.

Some 5 million dwt are currently insured by ANTRA.

The merger has been well supported by the world's four largest re-insurers, with an especially close relationship with the Munich Re.



### CHEMICAL TANKER SINKS OFF FRANCE

BAY OF BISCAY, France "CRYSTAL"- A tanker carrying 8,000 tonnes of sulphuric acid has sunk in the Bay of Biscay.

The Maltese-registered chemical tanker sank at 10.20 a.m. (0920 GMT) on March 20th in French territorial waters. She went down in 16,000 feet of water 120 nautical miles north of the Spanish coast and 270 nautical miles off France.

All 23 crewmen were picked up from life-rafts by other ships in the area and are safe and well, a spokesman for the maritime safety office said.

The sinking is the latest in a series of similar incidents to pose an environmental threat to the French coastline.

Last October, the "levoli Sun", an Italian tanker carrying 6,000 tonnes of toxic chemicals, sank in the English Channel.

In December 1999 the Maltese-registered tanker "Erika" sank off western France, causing an environmental disaster when thousands of tonnes of heavy fuel washed onto the coast.

Source : CNN web site



## LA PAGE DU TRANSITAIRE – FORWARDING AGENTS' CORNER

### INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (I.A.C.S.)

L'actualité récente ayant braqué ses projecteurs sur les Sociétés de classification des navires, il nous a paru utile d'en rappeler la liste des membres à ce jour :

- |                                      |                                       |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| ⚓ BUREAU VERITAS (B.V.)              | ⚓ NIPPON KAIJI KYOKAI (N.K.)          |
| ⚓ LLOYD'S REGISTER (L.R.)            | ⚓ REGISTRO ITALIANO (R.I.)            |
| ⚓ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (A.B.) | ⚓ DET NORSKE VERITAS (N.V.)           |
| ⚓ GERMANISCHER LLOYD (G.L.)          | ⚓ CHINA CLASSIFICATION SOCIETY (C.S.) |
| ⚓ MARITIME REGISTER OF RUSSIA (R.S.) | ⚓ KOREAN REGISTER OF SHIPPING (K.R.)  |



(Voir notre article en page 1)

### LIMITATIONS LEGALES DE RESPONSABILITE DANS LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

Ci-après, rappel des principales limites actuellement applicables :

#### TRANSPORTS ROUTIERS

##### TRAFIC INTERIEUR

- ° Envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes :  
14 EURO par Kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées. Plafond global de 2 300 EURO par tonne.
- ° Envois de moins de 3 tonnes (messagerie)  
23 EURO par Kg avec maximum de 750 EURO par colis.

##### TRAFIC INTERNATIONAL (CMR)

8,33 DTS par Kg.



#### TRANSPORTS MARITIMES

##### Loi Française :

666,67 DTS par colis ou unité et 2 DTS par Kg de poids brut de marchandises perdues ou avariées sauf déclaration de valeur, dol ou faute inexcusable .

Convention de Bruxelles originelle : 823,970 DTS par colis ou unité sauf déclaration de valeur ou dol.

Convention de Bruxelles amendée : 666,67 DTS par colis ou unité et 2 DTS par Kg.



#### TRANSPORTS AERIENS

16,5837 DTS par Kg sauf déclaration de valeur ou faute inexcusable.

Protocole de MONTREAL : 17 DTS par Kg.



#### TRANSPORTS FERROVIAIRES

##### TRAFIC INTERIEUR

FRF 160 par Kg avec maximum de FRF 7 500 par colis

##### TRAFIC INTERNATIONAL (CIM)

17 DTS par Kg de poids brut manquant ou avarié.



#### TRANSPORTS FLUVIAUX

FRF 5 000 par tonne (moins la freinte) avec maximum de FRF 1 000 x tonnes constituant le chargement total.



#### **N.B. :**

1 EURO : FRF 6,55957

1 DTS : environ FRF 9,30 (mai 2001)