

CAP-LETTER

Numéro 43

Avril 2009

HEADLINES

◆ Le Parlement Européen adopte le paquet Erika III

◆ EU - Directive on the Insurance of Shipowners

◆ Piraterie: hausse en 2008

◆ Shippers face higher insurance

◆ P & I Clubs Annual Renewal

◆ S & P expects no improvements

◆ Pollutions : Oil Tanker Spill Statistics 2008

◆ Christian Garin à la tête d'Armateurs de France

Marine Insurance & Reinsurance Brokers

4/12, Boulevard des Belges
BP N° 10
76001 ROUEN CEDEX
France
Tel : +33 (0) 2 35 98 26 46

11, Bd Jean Mermoz
92522 NEUILLY-SUR-SEINE
CEDEX
France
Tel : +33 (0) 1 41 92 54 00

« Le Beaumanoir »
15 rue Lamoricière
Entrée A—B.P. 78704
44187 NANTES CEDEX 4
France
Tel. : +33 (0) 2 40 69 31 96

Service Etudes, P&I et Risques Spéciaux

Jean-Jacques GIRARD (Paris)
Gaspard MOTTE (Rouen)



EU-Directive on the Insurance of Ship-owners for Maritime Claims

(Formerly the Civil Liability Directive)

The European Parliament plenary meeting in Strasbourg adopted - as expected - the dossiers that form the Third Maritime Safety Package (the « Package ») on Tuesday 10 March, including the Directive on the civil liability and financial guarantees for ship-owners (the « Insurance Directive ») which will require Member States to obtain proof of insurance from ships flying their flag or entering their maritime territory of the type provided by International Group Clubs, and that such cover is in place up to the limits of liability as established by the 1996 LLMC Protocol.

All vessels entered in International Group Clubs carry on board a certificate of entry as evidence of the fact that the vessel is insured with an IG Club. The level of cover evidenced by such certificates will always be more than adequate to meet the appropriate level of the shipowners liability in any EU port, whether this be based on LLMC 1976 or LLMC 1996 limits.

Consequently there will not be a need for shipowners entered with Group Clubs to take out extra insurance to increase levels of cover.

Source : *Statement of the International Group of P & I Clubs*

Le Parlement Européen adopte le paquet Erika III qui vise à lutter contre les catastrophes maritimes

Le Conseil et le Parlement européen sont enfin parvenus à un accord sur le 3ème paquet législatif portant sur la sécurité maritime dans l'Union Européenne - dit paquet Erika III. Ce dernier volet législatif qui entrera en vigueur d'ici 2012, couvre non seulement l'indemnisation des passagers, mais aussi les inspections, le contrôle de l'Etat du port, l'assurance des navires, les enquêtes sur les accidents de transport et le choix de l'autorité décidant du lieu de refuge des navires en détresse.

Une preuve d'assurance obligatoire pour les propriétaires de navires

La directive exige que les propriétaires de navires présentent une preuve d'assurance lors de la demande d'un Etat membre, faute de quoi le navire pourrait être immobilisé ou expulsé. L'obligation d'assurance vaut pour tous les navires battant pavillon d'un Etat membre ainsi que pour les navires battant pavillon d'un Etat tiers, dès lors qu'ils entrent dans une zone maritime sous juridiction d'un Etat membre.

Le montant de l'assurance obligatoire est fixé conformément aux plafonds prévus par la Convention LLMC 1996 qui fixe des plafonds de responsabilité à des niveaux suffisamment élevés pour que, dans la plupart des cas de figure, les victimes puissent être convenablement dédommagées. La directive entrera en vigueur avant 2012. La position commune a été déclarée approuvée.

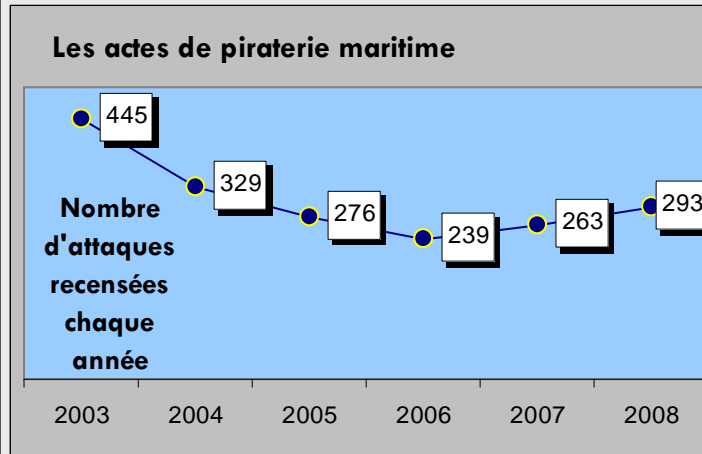
Une autorité indépendante chargée de diriger les navires en détresse

Les négociateurs du Parlement ont veillé à ce que les Etats membres soient tenus de désigner une autorité compétente ayant le pouvoir de décider en toute indépendance, si une opération de sauvetage est nécessaire, des actions à mettre en œuvre pour éviter toute catastrophe, y compris de désigner le port qui devra accueillir les bateaux nécessitant une assistance.

La directive devra être mise en œuvre début 2011 (18 mois après la publication au JO). Le texte a été adopté à une large majorité par 642 voix pour, 17 voix contre et 3 abstentions.

Piracy / Piraterie

La piraterie maritime en hausse de 11% en 2008



Prises d'otage du paquebot français « le Ponant » et de son équipage en avril, du cargo ukrainien « Faina » transportant 33 chars d'assaut en septembre, du super-pétrolier « Sirius Star » chargé de 200.000 tonnes de brut en novembre... 2008 restera une année noire dans les annales de la lutte contre la piraterie.

Le Bureau Maritime International (BMI) a recensé 293 actes de piraterie en 2008, contre 263 en 2007, soit une augmentation de 11% alors que depuis plusieurs années la courbe baissait nettement.

Cette détérioration est largement imputable à la situation dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie, ravagée par vingt ans de guerre civile. Pour 2008, le BMI recense 111 incidents dans la zone, soit un quasi

doublage en un an. Initiée par la France et soutenue par les Nations Unies, la riposte militaire est désormais massive, avec notamment le déploiement d'une flottille de l'Union Européenne sous commandement britannique. Mais la zone à surveiller est immense, comme est immense la tâche consistant à s'attaquer aux causes de la piraterie en aidant la Somalie à redevenir un Etat de droit.

Autre point noir : les eaux territoriales du Nigéria, deuxième zone la plus dangereuse au monde avec 40 incidents recensés l'an dernier, la plupart contre des navires desservant les installations pétrolières du delta du Niger. Sur cette côte de l'Afrique de l'Ouest, la situation est compliquée par les motivations des assaillants, financières, comme en Somalie, mais aussi politiques.

Source : *Les Echos, entreprises & marchés* - 19 janvier 2009

Les attaques pirates redoublent en 2009

Suite à un important regain d'activité chez les pirates somaliens, le nombre de navires attaqués au cours du premier trimestre 2009 a presque doublé par rapport à la même période l'année dernière. Au total, 102 incidents ont été reportés au Bureau Maritime International au cours des trois premiers mois de 2009, contre seulement 53 incidents au premier trimestre 2008.

Cette augmentation est presque entièrement due à l'activité accrue des pirates au large du Golfe d'Aden et de la côte est de la Somalie. Ces deux zones ont déploré à elles seules 61 des 102 attaques recensées. Six incidents seulement avaient été recensés dans cette zone au premier trimestre 2008.

Source: *Bureau Maritime International*



Marée noire du Prestige: instruction terminée, le capitaine grec inculpé

Une juge espagnole a achevé son instruction sur le naufrage du pétrolier Prestige, et inculpé trois anciens membres de l'équipage. Le capitaine Grec est accusé de délits contre l'environnement, de même que le chef machiniste et le premier officier, a indiqué vendredi le Tribunal.

Le pétrolier libérien Prestige, battant pavillon des Bahamas, avait coulé le 19 novembre 2002 au large de la Galice (Espagne), après avoir dérivé six jours dans l'Atlantique à la suite d'une avarie. Quelque 50.000 tonnes d'hydrocarbures s'étaient échappées de la coque du pétrolier, polluant les côtes atlantiques espagnoles, françaises et portugaises, sur des milliers de kilomètres.

La date du procès, qui pourrait intervenir prochainement, n'a pas encore été fixée.

Source : *AFP* - le 20 mars 2009

P & I Clubs

P&I Clubs annual renewal

The 12 International Group protection and indemnity clubs had been pursuing general increases of between 12.5% and 29% at a time when members have struggled with the acute downturn in the freight and financial markets.

Six of the mutual - American, London, Steamship, Swedish, UK and West of England - over the last four months have also made unbudgeted calls as chaos in the financial markets put pressure on investment portfolios.

Steamship despite making an unbudgeted \$80m call in January looks also to have emerged well out of the renewals - including winning Carnival's fleet from UK and West under a new 50:50 arrangement with Standard.

P & I Clubs : S & P expects no improvement in P&I clubs ratings due to economic slump

The report said,

- ◆ “The 50% average aggregate general premium increase achieved by P&I clubs over the last five annual renewals has been eaten up by investment losses since October 2008 and the underwriting losses in recent years.”
- ◆ “With two downgrades of clubs during the year and moderate downward pressure for the sector overall [ratings would not improve for two years].”
- ◆ “There could be even further negative rating actions, should any clubs suffer deterioration in their competitive positions or financial flexibility.”

The report added that rate increases planned by P&I clubs will not offset recent investment and underwriting losses.

Source: Global Intelligence Alliance - February 2009

Procédure de contrôle par l'Etat du port : la Commission Européenne sévit

Après la France en janvier, c'est au tour de la Pologne et de l'Espagne de se voir avertis par la Commission Européenne au sujet des règles de contrôle des navires par l'Etat du port. La Commission leur a en effet adressé des avis motivés (dernière étape avant une éventuelle saisine de la Cour de Justice) pour non-respect de la directive 95/21/CE du 19 juin 1995.

L'objectif de cette directive, qui fait partie intégrante du paquet Erika I, est de réduire le nombre de navires ne répondant pas aux normes internationales naviguant dans les eaux européennes.

Chaque Etat membre est ainsi tenu de contrôler au moins 25% du nombre de navires battant pavillon étranger entrant dans ses ports. En outre, certains navires tels que les vraquiers de plus de douze ans ou les pétroliers à cinq ans ou moins de leur date de retrait de la navigation, doivent faire l'objet d'un contrôle renforcé.

AIG frôle les 100 milliards de dollars de perte annuelle

L'assureur américain AIG a fait état d'une perte nette record de 61,7 milliards de dollars au quatrième trimestre 2008, et frôle ainsi la barre des 100 milliards de dollars de perte sur l'ensemble de l'exercice 2008.

L'état fédéral américain a accordé une nouvelle aide financière à hauteur de 30 milliards de dollars, ce qui porte à quelque 80 milliards l'aide versée au total. Cette aide est conditionnée à une « restructuration ordonnée » du groupe, qui passe par la cession de plusieurs branches d'activité.



Safe Berth – Implied Warranty?

Mediterranean Salvage & Towage

v Seamar

Trading (The “Reborn”) was the hearing of an appeal to the Commercial Court under s.69 Arbitration Act 1996 on a point of law arising out of an arbitration award of three very experienced LMAA arbitrators. Just one of the four issues identified by arbitrators was the subject of appeal. That issue was formulated by Mr Justice Aikens as: “If a specific load port is named in a voyage charter party and there are several possible berths within that port to which a vessel could be directed to load by the Charterers and there is no express warranty in the charterparty for the “safety” of either the port or the berth to which the vessel is to be directed by the Charterers, is the charterparty subject to an implied term that the Charterers must nominate a “safe” berth at the load port?”

Aikens J held that in the absence of an express warranty as to the safety of either the port or any berth nominated within the port, owners must demonstrate that business efficacy required such a warranty to be implied into the charter. However, in the case of *The “Reborn”* there was no need to imply a warranty of safety. The reasoning of the Court is discussed by Domenico Ferrara (domenico.ferrara@simsl.com) and Sian Morris (sian.morris@simsl.com) in an article on the Steamship Mutual website at:

www.simsl.com/Reborn1208.html

Pollutions

OIL TANKER SPILL STATISTICS : 2008

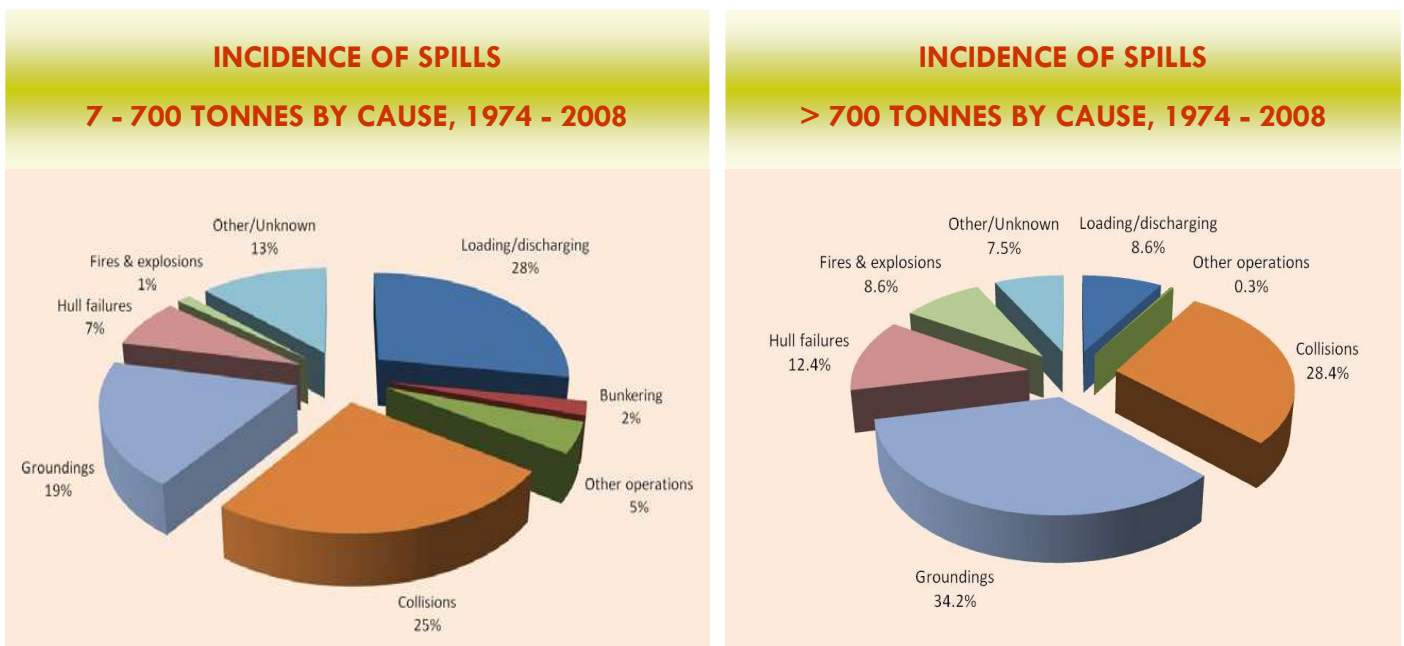
The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd

Analysis of ITOPF's Tanker Oil Spills Statistics for 2008 - just published - reveals a continuing downward trend in spill numbers and quantities. In 2008, there were eight incidents resulting in spills of 7 tonnes and above. Of these, just one measured over 700 tonnes, which is three less than 2007 and the lowest year on record. Moreover, the oil spilt during this one incident accounts for over 70% of the total spill volume from tankers for 2008.

Most incidents are the result of a combination of actions and circumstances, all of which contribute in varying degrees to the final outcome. The following analysis explores the incidence of spills of different sizes in terms of the primary event or operation in progress at the time of the spill. These "causes" have been grouped into "Operations" and "Accidents". Spills for which the relevant information is not available or where the cause was not one of those given are listed under "Other / Unknown".

It is apparent from the table that:

- most spills from tankers result from routine operations such as loading, discharging and bunkering which normally occur in ports or at oil terminals;
- the majority of these operational spills are small, with some 91% involving quantities of less than 7 tonnes; accidental causes such as collisions and groundings generally give rise to much larger spills, with at least 84% of incidents involving quantities in excess of 700 tonnes being attributed to such factors.



Christian Garin à la tête d'Armateurs de France

L'Assemblée générale d'Armateurs de France, qui s'est tenue mardi 7 avril dernier, a élu un nouveau président. Christian Garin, vice-président de Sea-Tankers, succède à Eudes RIBLIER à la tête de l'organisation professionnelle. Agé de 53 ans, il fut notamment PDG de la compagnie marseillaise Fouquet-Sacop de 1998 à 2008 et président du Conseil d'administration du port autonome de Marseille de 2004 à 2009.

Christian Garin a reconduit le conseil stratégique d'Armateurs de France et nommé un président suppléant : Raymond Vidil, PDG de Marfret.

Source: Mer et Marine 07/04/2009