

CAP-LETTER

Numéro 46

Mars 2010

HEADLINES

- ◆ P&I market
- ◆ Assurances Corps de navires

LEGISLATION

- ◆ Bunker Oil
- ◆ La régulation des transports ferriviaires

PIRATERIE / PIRACY

- ◆ Cost of ship insurance is soaring
- ◆ BMI : rapport annuel
- ◆ Canal de Suez

BREVES / BRIEF NEWS

- ◆ Le Havre gets security certification
- ◆ Le « Jahre Viking » part à la casse
- ◆ Amlin France
- ◆ Cap-Marine déménage

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)

The P&I Market

The 1st January 2010 has passed and the P&I industry is gearing itself up for the 20th February Club renewal season. The recovering effected from the financial markets have enabled the Clubs to stabilise their investment losses of the previous year and the Clubs have announced more moderate general increases ranging between 0% and 12.5%,— (at 4.54% on average) despite continued underwriting losses.

The P&I Clubs long hope of writing breakeven technical underwriting accounts is coming. This suggests that the mutual market has been steadily, over recent renewals (after implementing two-digit increases), going back to the basic fundamentals of underwriting to breakeven and have decided now to rely less on investment income. But this has had a price for the Shipowners as figures show that the cost of P&I policies has increased considerably over the past 30 years to cover the ever increasing range of exposures Shipowners are faced with.

As many Shipowners are suffering heavily due to the economic situation, would they be ready to turn towards the fixed premium market?

The trend will probably not alter with P&I Club from Mutual Market having to increase their retention from 7 M to 8 M \$.

Source : BRS/CAP Annual Review 2010.



Le navire Yanghai, à quai au port de Rouen.

Assurances Corps de navires

D'après les chiffres publiés par IUMI (International Union of Marine Insurers) en septembre 2009, l'assurance Corps a enregistré une hausse du volume de prime de 2.4% en 2008 par rapport à 2007. Parallèlement le nombre de pertes totales et d'évènements majeurs marquait une très nette réduction en 2008 par rapport à 2007.

Néanmoins, sur la base des commentaires rapportés par les mêmes assureurs à IUMI ; « les assureurs Corps perdent de l'argent chaque année depuis 1997 ! »

A noter que pris individuellement les assureurs ne tiennent pas nécessairement le même discours...

La concurrence est donc particulièrement forte et il ne serait pas surprenant que 2009 constitue une/la 13^{ème} année de perte pour les assureurs Corps.

Source : BRS/CAP Annual Review 2010.

Législation / Legislation



Le cargo Fedra, jeté à la côte fin 2008 au niveau de Gibraltar

France ne peut les délivrer. Les armateurs sous pavillon français touchant l'un des Etats ayant ratifié la Convention, doivent donc obtenir des certificats temporaires auprès d'autres Etats.

Cette situation devrait cesser dans quelques mois, Armateurs de France espérant que la convention soit ratifiée par la France avant l'été. Après être passé à l'Assemblée nationale, le projet de loi va maintenant être examiné par le Sénat.

Source : Mer et Marine, Février 2010.

Bunker Oil : L'Assemblée nationale donne son accord

Les députés français ont adopté mardi le projet de loi autorisant la ratification de la convention Bunker Oil. Signée en 2001 et entrée en vigueur le 21 novembre 2008, cette convention porte sur l'indemnisation des victimes de pollutions maritimes causées par les hydrocarbures de soute, servant à la propulsion des navires. A ce jour, 47 Etats ont ratifié la convention, représentant 79.35% du tonnage mondial. Suivant le texte, tout navire de plus de 1000 tonnes, battant pavillon d'un Etat partie ou touchant un port d'un Etat partie,

Transport terrestre :

la faute inexcusable remplace la faute lourde

Par une loi du 8 décembre 2009, publiée au journal officiel du 9 décembre 2009, le régime de responsabilité du transporteur routier s'est trouvé modifié de manière substantielle.

Jusqu'à une période récente, le fait qu'une faute lourde (équivalente au dol selon la jurisprudence relative au transport terrestre) soit retenue à l'encontre du transporteur obligeait celui-ci à indemniser l'ayant-droit à la marchandise jusqu'à concurrence de son préjudice intégral, sans possibilité de se prévaloir des limites de réparation résultant des contrats types ou des conventions internationales.

Or la loi du 8 décembre 2009 a inséré au code de commerce un article L.133-8 qui dispose que « seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ». Toute clause contraire étant réputée non écrite.

Par là-même, la notion de faute lourde cesse d'exister.

Le propriétaire de la marchandise endommagée, ou l'assureur « facultés » subrogé qui s'estime en droit de réclamer une indemnisation intégrale au transporteur responsable doit établir l'existence d'une faute inexcusable.

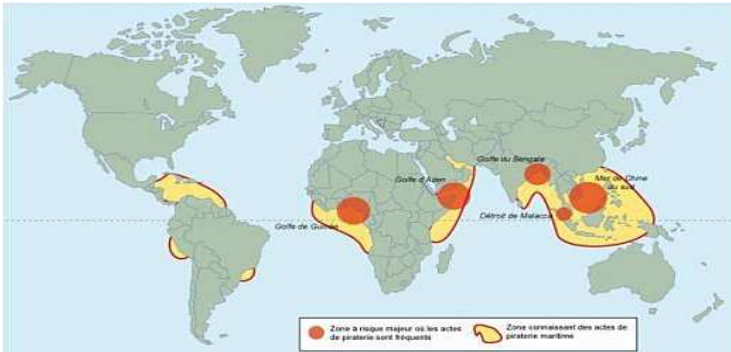
Cette réforme est favorable aux transporteurs dans la mesure où la gravité du caractère fautif est plus importante dans le cadre de la faute inexcusable que dans le cadre d'une faute lourde. En effet, l'existence d'une faute inexcusable suppose la commission d'une faute délibérée et la conscience que le responsable avait de la probabilité du dommage.

Sources : FFSA ; BTL n° 3298 ; AXA newsletter@sea du 22 janvier 2010



Piraterie / Piracy

As Somalian pirates widen their horizons, the cost of ship insurance is soaring



The cost of insuring container ships to travel through high-risk trading routes off the coast of Somalia has soared in the past year thanks to pirate attacks.

A shipowner with a vessel worth \$100 million (£60 million) could now expect to pay about \$150,000 on insurance cover. One year ago it would have cost about \$20,000 to sail the same routes.

Shipowners have to pay an additional premium to travel through exclusion zones around the Gulf of Aden and parts of the Indian Ocean, where conventional policies are void.

Last week a “war risk” committee on the Lloyd’s of London insurance market widened significantly the zones where the additional premiums apply to as far as 1,100 miles away from the coast.

Jonathan Bruce, a partner at Elborne Mitchell Solicitors, said: “This is a major step in a new direction. I think there is going to be a serious concern for war risk insurers.

“Premiums will continue to rise and war risk exclusion zones will be extended — and for increasingly larger vessels. It may be that we will reach a point where vessels have to go through that area uninsured. We may reach a point where nowhere is safe between the Seychelles and Suez.”

Mr Bruce said that the cost of paying out the ransom tended to be split equally between the owner of the ship and the owner of the cargo on board in a process known as “general average”. However, he said that the increased frequency of piracy attacks and ransoms have sparked a rash of legal disputes between companies trying to recoup their costs.

“It is clear that the ransom falls as general average and is shared between the ship and cargo owner. What is not always clear is the division. A lot of people are looking at ways to recover ransom payments from other insurers,” Mr Bruce said.

Source : Times Online, December 2009

Le BMI publie son rapport annuel sur la Piraterie

Selon le rapport annuel du Bureau Maritime International, la piraterie a atteint en 2009 son plus haut niveau depuis six ans.

Océan Indien, Afrique de l’ouest, Amérique latine, Asie du sud-est... En 2009, 406 actes de piraterie ont été recensés, contre 293 l’année précédente. Ce bilan s’approche donc du record enregistré en 2003, soit 445 actes. L’an dernier, 49 navires ont été détournés par les pirates et 120 atteints par des tirs. Pas moins de 1052 marins ont été pris en otage, 8 ayant été tués et 68 autres blessés. La moitié des attaques a été perpétrée par des pirates somaliens, ce qui constitue une nette augmentation par rapport à 2008, et ce malgré le déploiement d’importantes forces navales pour protéger le trafic maritime, notamment dans le golfe d’Aden.

L’action des marines militaires n’a, toutefois, pas été vaine. Alors que le nombre de pirates interpellés a considérablement augmenté, le taux de réussite des attaques au large de la Somalie a diminué. Pour le BMI : « Notre espoir est que réponde à la progression de la piraterie une mobilisation accrue des gouvernements qui permettra de réduire les risques de perte de vies humaines et de biens matériels ».

Source : Mer et Marine, 15 janvier 2010

SUEZ : Un milliard de recettes en moins pour le canal

Directement touché par les conséquences de la crise sur le transport maritime, le canal de Suez a vu en 2009 ses recettes baisser significativement. De janvier à décembre, elles n’ont atteint que 4,3 milliards de dollars, contre 5,4 milliards en 2008. La chute est donc de près de 20%.

Outre les conditions économiques défavorables, l’activité a aussi été marquée l’an dernier par la décision de certains armateurs de contourner l’Afrique plutôt que d’emprunter le canal de Suez. Un changement de route facilité par la baisse considérable du prix du pétrole, et consécutif aux problèmes de piraterie au nord de l’Océan Indien.

Source : Mer et Marine—Janvier 2010



Brèves / Brief News

LE HAVRE GETS SECURITY CERTIFICATION

The French port of Le Havre has claimed to be the first port authority in Europe and the second in the world to have obtained ISO 28000 certification for its internal security organisation.

France's leading container port said that only the port of Houston in the United States had received the certification before it. The port, which was presented with the certificate by Det Norske Veritas last month, said that it recognised the high quality of its internal security management procedures with regard to ships, freight and companies operating within the port. "For its clients, that means high value added cargo services thanks to a modern and safe operational capacity," it said.

Source: *BRS Press Review / Lloyd's List* — January 2010



Crédits: Grand Port Maritime du Havre / www.havre-port.fr

Le plus gros navire du monde part à la casse

L'ex-Knock Nevis, a été vendu à la démolition. Sorti en 1976 de chantiers japonais, le superpétrolier avait été allongé en 1980 pour accroître sa rentabilité. Le navire, baptisé à l'époque Seawise Giant, était devenu à cette occasion le plus gros du monde, avec 458m de long pour 565.000T de port en lourd.

Source : *Le Figaro.fr*, 22 janvier 2010

Assureurs : AFU ET ACI France s'unissent et deviennent AMLIN France

Anglo French Underwriters (AFU) et Amlin Corporate Insurance France (ACI France) vont prochainement constituer une seule et même entité qui opérera sur le marché français : AMLIN France, filiale du groupe AMLIN plc. Elle souscrira à la fois pour le compte du Syndicat Amlin 2001 présent aux Lloyd's de Londres et pour le compte de Amlin Corporate Insurance N.V.

Terrorist Group Planning Malacca Oil-Tanker Attacks

Singapore's navy has "received indication" that a terrorist group is planning attacks on oil tankers in the Malacca Strait. The advisory from the navy to the maritime community, sent through the Singapore Shipping Association, reflects the "significant" threat of marine and land-based attacks in the Malacca Strait amid an increase in global trade. The 600-mile (965-kilometer) Malacca Strait, between Malaysia and the Indonesian island of Sumatra, is used by more than 90,000 vessels every year: it's the shortest sea route between the Persian Gulf and North Asia. An estimated 15 million barrels a day of oil passed through the channel in 2006, about a third of global seaborne volumes. The Singapore navy has started "operational coordination" and information-sharing with regional partners

Source: *Bloomberg Friday*, 05 March 2010

Information

Cap-Marine Rouen déménagement / Cap-Marine Rouen is moving

A compter du 22 mars 2010, l'adresse du siège de Cap-Marine change et devient:

As from 22nd of March 2010, Cap-Marine head office will be relocating to the following address:



Espace Leader
Rue Gustave Eiffel—BP 861
76235 Bois-Guillaume Cedex

Les numéros de téléphone, de fax et les adresses d'e-mail restent inchangés.

The telephone and fax numbers as well as e-mails remain unchanged.