



**Rapport annuel d'activités 2015**  
**Service Evènements Majeurs/**  
**Département Relations Extérieures**

## **1. RETROSPECTIVE DE L'ANNEE 2015**

### **1.1. EVOLUTION DES DOSSIERS**

#### **1.1.1. Dossiers en cours**

Le stock de dossiers en gestion pour l'année 2015 était de 45 dossiers événements majeurs incluant approximativement 500 sous dossiers\* remis par les assureurs membres.

Des fiches récapitulatives sont à disposition des assureurs sur demande pour chaque événement majeur.

9 nouveaux dossiers d'événements majeurs ont été ouverts en 2015. Pour le restant, il s'agit de dossiers qui sont ouverts depuis plusieurs années et qui sont soit en attente du dépôt du règlement d'avarie commune soit, après que celui-ci ait été émis, en contentieux.

Le montant total des provisions constituées et recommandées par le CESAM s'établit à 1 143 162,70€ et 8 016 915.45 \$ pour la totalité des dossiers en cours fin 2015, soit un total de 8 475 273,23 € (conversion au 31/12/2015).

A côté de ces dossiers d'événements de mer, le service Evénements Majeurs a continué de gérer en 2015 plusieurs suivis d'expertises.

Enfin, le Service Evénements Majeurs traite toujours quelques dossiers plus atypiques :

- Suite à la probable récupération d'un tableau volé en 1979, le CESAM tente de récupérer auprès des propriétaires dudit tableau la somme indemnisée à l'époque par les assureurs (370 000\$) majorée des intérêts légaux applicables.
- Réclamation d'Exxon Mobil à l'encontre de tous ses assureurs RC ayant été en risque de 1943 à 1989 en vue d'être remboursé du montant des indemnités versées à tous les salariés employés par ses sous-traitants ayant travaillé sur les sites d'Exxon Mobil ou en contact avec un produit réputé dangereux, le DUM DUM, utilisé et produit par Exxon Mobil dans des peintures ou dans des laques industrielles, ainsi que tous les frais de défense exposés pour résister à ces réclamations.
- A la demande de l'apéríteur le Service Evènements Majeurs gère la liquidation des affaires RC armateur/transporteur pour les exercices 1983 à 2000 aujourd'hui en liquidation.

---

\* Chaque sous dossier correspondant à une police distincte.

### 1.1.2. Dossiers clos

#### CESAM - "Service Evénements Majeurs" - Liste des dossiers clos en 2015

Navire	Date de la clôture	Evénement	Exercice du sinistre
EURIKA	10/01/2015	Avarie Machine	2009
AL SAFAT	04/05/2015	Collision	2015
AGNES SCAN	25/03/2015	Avarie Machine	2009
AL RIFFA	23/04/2015	Collision	2014
DOVER STRAIT	04/03/2015	Echouement	2011
ENERGIZER	11/03/2015	Avarie Machine	2007
REPUBLICA DI GENOVA	17/02/2015	Chavirement	2007
UAL ANTWERP	03/03/2015	Incendie	2011
WILSON STADT	03/03/2015	Perte de gouvernail	2014
RAINBOW S	10/05/2015	Avarie machine	2013
EUFONIA	06/10/2015	Incendie	2002
LADY ROSE	16/10/2015	Incendie	2012
CONTSHIP	07/10/2015	Incendie	1997
INDIAN DOWN	20/08/2015	Avarie Machine	2015
CMA CGM NORMANDIE	01/11/2015	Echouement	2001
XI CHANG HAI	23/11/2015	Avarie gouvernail	2014

16 dossiers ont été clôturés sur la période de 2015 principalement suite au paiement des contributions d'avarie commune lorsque le dossier ne permettait pas d'envisager un recours ou suite à un accord amiable permettant aux compagnies de clôturer ces dossiers pour un montant moindre que les prévisions recommandées antérieurement.

3 dossiers en cours de gestion ont donné lieu à des décaissements intermédiaires plus réduits que ce qui était préalablement provisionné tandis que 7 autres dossiers ont subi des réductions de provisions.

Bonifications comptabilisées en 2015				
	Recours/rglmt amiable	Evolution des provisions AC	Commentaire	Dossiers clos
<b>UAL ANTWERP</b>		4 668,33 USD		x
<b>BBC AMAZON</b>		173 112,91 USD	Evolution taux provisoire de contribution	
<b>HANJIN PENNSYLVANIA</b>	52 541,29 USD		Accord amiable permettant de payer 40% sommes réclamées	
<b>HYUNDAI FORTUNE</b>	7 456,84 USD		Accord amiable permettant de payer 80% sommes réclamées	
<b>MILENA</b>		2 887,49 €	Evolution taux provisoire de contribution	
<b>REPUBLICA ARGENTINA</b>	29 444.79 €		Accord amiable permettant diminuer taux contribution assistance	
<b>REPUBLICA DI GENOVA</b>	75 560,30 €			x
<b>STEINTOR</b>		36 604,94 USD	Evolution taux de contribution	
<b>XI CHANG HAI</b>		20 307,90 USD		x

EURIKA		21 652,76 USD		x
--------	--	---------------	--	---

**TOTAL DE 397 215,36 € (conversion au 31/12/2015)**

### 1.1.3. Dossiers ouverts

#### CESAM - "Service Evénements Majeurs" - Liste des dossiers ouverts en 2015

Année	Navire	Evénement
2015	AL SAFAT	Collision
	BBC AMAZON	Heurt de bouée
	LE BOAT	expertise
	HANJIN GREEN EARTH	Incendie
	SEA LAND METEOR	Echouement
	MAERSK KARACHI	Incendie
	INDIAN DAWN	Avarie machine
	MAERSK SEOUL	Incendie
	CAPE MORETON	Incendie

## 1.2. CARACTERISTIQUES DES DOSSIERS

### 1.2.1. Avarie commune et avarie particulière

Comme rappelé en 2014, le CESAM insiste pour traiter systématiquement les avaries particulières sur des lots suivis dans le cadre d'une avarie commune afin d'obtenir des résultats plus efficaces que si les deux volets étaient traités séparément. Cette double gestion permet d'éviter toute confusion avec le dispatcheur quant à la valeur contributive de chaque marchandise, de suivre avec plus de précisions les expertises et d'avoir une vue globale sur les dossiers confiés.

Par ailleurs, le nouvel outil de gestion INFASS que le CESAM mettra en production en 2016, informera via Optiflux® l'ensemble de la co-assurance sur les prévisions à retenir par dossier. Ces prévisions ne pourront donc être correctes que si la partie avarie particulière est également gérée par le CESAM.

### **1.2.2. Les contentieux**

Comme précédemment, la majorité des contentieux gérés au CESAM et relatifs à l'avarie commune sont toujours liés à une innavigabilité du navire qui serait la cause de l'événement ayant entraîné la déclaration d'avarie commune et qui permettrait de s'opposer au paiement des contributions d'avarie commune.

A cela s'ajoute également des contentieux relatifs aux avaries particulières et aux indemnités d'assistance.

Les juridictions saisies de ces questions sont toujours étrangères et plus particulièrement anglaises. Plus aucun dossier géré au CESAM ne fait l'objet d'une saisie des juridictions françaises.

### **1.2.3. L'importance des règlements amiables**

Cette année encore les règlements amiables ont été privilégiés par le CESAM puisqu'ils restent la solution la plus favorable pour les assureurs facultés pour clôturer une grande majorité des dossiers tant sur la partie avarie commune et avarie particulière que sur la partie assistance. En effet, cela permet d'éviter des procédures judiciaires souvent longues et très coûteuses.

En 2015, 3 dossiers d'avarie commune ont donné lieu à des règlements amiables alors que plusieurs autres règlements amiables sont toujours en cours.

## **2. BILAN 2015**

### **2.1. GESTION DE MISSION D'EXPERTISE**

Comme les années précédentes, le CESAM a géré pour le compte de compagnies membres plusieurs dossiers de missions d'expertises. L'intervention du CESAM dans ce type de mission, permet le déblocage rapide de situations notamment grâce à l'utilisation du Réseau d'experts CESAM.

### **2.2. INTERET DE LA MUTUALISATION**

L'intérêt de la mutualisation de la gestion et du suivi des dossiers événements majeurs par le CESAM ne peut qu'être à nouveau souligné puisqu'elle permet aux compagnies du marché français impliquées dans un événement de mutualiser les coûts de gestion de ces dossiers tout en ayant un poids plus important lors des différentes négociations amiables et procédures rencontrées dans ce type d'événements.

### **2.2.1. Réduction des coûts**

L'année 2015 a vu plusieurs dossiers connaître des issues favorables se soldant par des bonis pour un montant total de 397 215,36€ (conversion au 31/12/2015). Aucun mali significatif sur les dossiers en cours au 31/12/2015 n'est à déplorer.

### **2.2.2. Gestion quotidienne des dossiers**

La numérisation de tout nouveau dossier permet de faciliter l'accès aux documents et le processus ultérieur d'archivage.

Le système de « news » diffusées par le Service Réseaux est toujours d'actualité pour avertir le marché français de nouveaux événements de mer ou de situations spécifiques pouvant avoir un impact sur le transport des marchandises.

Comme indiqué précédemment dans ce même rapport, la prise en charge par le CESAM des avaries particulières est primordiale à la bonne gestion des dossiers d'avarie commune.

## **2.3. MOYENS MIS EN PLACE POUR LA GESTION DES DOSSIERS**

### **2.3.1. ACCES AU LLOYD'S LIST**

Comme en 2014, le CESAM bénéficie toujours d'un abonnement à la base de données « Lloyd's List Intelligence ». Cette base permet d'être informé de tout événement de mer mais aussi de retracer les mouvements d'un navire, ses caractéristiques techniques, ses propriétaires, les sinistres antérieurs, ainsi qu'obtenir certaines informations relatives aux ports et à leurs infrastructures.

Les membres du CESAM peuvent donc faire appel au Service Evènements Majeurs pour toute information/recherche facilitée par l'accès à cette base de données.

## **3. OBJECTIFS ET EVOLUTIONS POUR 2016**

### **3.1. EVOLUTION DES DOSSIERS CONFIES**

Comme indiqué précédemment le Service Evènements Majeurs souhaite proposer aux compagnies membres une aide élargie à la gestion de tout type de sinistres maritimes et non plus uniquement lors de la survenance d'évènements majeurs.

Qu'il s'agisse d'avaries particulières, de situations d'urgence ou de recherches à effectuer sur l'historique d'un navire, le Service Evènement Majeur souhaite proposer l'ensemble de ces services aux compagnies membres du CESAM.

Par ailleurs, avec un nouvel abonnement LamyLine (voir point 3.2.1), le Service Evènements Majeurs propose désormais aux membres la possibilité d'effectuer des recherches doctrinales et/ou jurisprudentielles sur des notions/situations précises figurant dans les différentes revues auxquelles le CESAM est abonné.

## **3.2. EVOLUTIONS DES MOYENS MIS EN PLACE**

### **3.2.1. Abonnement LamyLine**

Depuis le 1 janvier 2016, le CESAM a accès à un abonnement LamyLine permettant d'effectuer de nombreuses recherches doctrinales et jurisprudentielles. Cet abonnement comprend l'accès à de nombreuses sources officielles (textes officiels français et communautaires, traités, jurisprudence française et européenne, autorités administratives,...) avec une antériorité importante (depuis 1955 pour certains fonds officiels) ainsi que l'accès au Lamy assurance (depuis 1997), Bulletin des Transports (depuis 1996) et Droit Maritime Français (depuis 1990).

### **3.2.2. Mise en production de la base de données INFASS**

En 2015, le Service Evènements Majeurs s'est doté d'un nouvel outil de gestion INFASS entièrement informatisé permettant une meilleure gestion des dossiers. Cette base de données permettra notamment une mise à jour régulière des provisions liées à chaque dossier via l'émission de bulletins et le paiement immédiat de l'ensemble des frais via Optiflux®.

Après plusieurs mois de tests, le Service Evènements Majeurs peut entrer tout nouveau dossier dans ce nouvel outil. Cependant, pour que cela fonctionne les compagnies confiant un dossier devront impérativement fournir les informations suivantes en plus des informations habituelles : clé Optiflux®, numéro et date de la police ainsi que la référence de l'apériteur.

Le bon fonctionnement de cette nouvelle base de données suppose que, comme cela est prévu dans le Règlement Intérieur du CESAM, l'ensemble des compagnies membres utilisent le système Optiflux®.

Suite à des difficultés rencontrées par plusieurs compagnies, les services Evènements Majeurs et Informatique se tiennent à la disposition des membres pour trouver des solutions permettant l'utilisation simple de ce nouvel outil de gestion.

### **3.2.2. Utilisation d'Optiflux®**

Comme indiqué ci-dessus, la mise en place de ce système INFASS devra donc être accompagnée par une connexion de l'ensemble des compagnies membres à Optiflux® afin de permettre une réelle simplification et efficacité de la gestion des dossiers par le CESAM.



### 3.3. LE CADRE GENERAL DE L'AVARIE COMMUNE : EVOLUTION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

L'analyse des différents dossiers toujours en cours au CESAM, permet de constater que le mécanisme de l'avarie commune est largement favorable aux intérêts corps de navire. En effet, comme l'illustre très bien le tableau ci-dessous, près de 65% des intérêts potentiellement contributifs à l'avarie commune sont constitués par des intérêts facultés. A l'inverse donc, les intérêts corps ne représentent que 35% des valeurs contributives. Cette réalité économique est donc importante à soulever puisqu'elle confirme l'intérêt que représente le cadre de l'avarie commune pour tout armateur.

NAVIRE	DATE DU SINISTRE	VALEUR NAVIRE	VALEUR MARCHANDISES	MONNAIE
AL RAWDAH	20/06/2011	75 000 000,00	43 586 353,25	USD
BOULARIBANK	08/08/2006	6 757 622,00	27 232 912,00	USD
CMA CGM LIBRA	19/05/2011	120 000 000,00	365 500 000,00	USD
DARFUR	20/11/1995	974 168,10	5 358 627,56	USD
EUGENIO	07/08/2005	3 000 000,00	1 792 962,62	USD
HANJIN PENNSYLVANIA	11/11/2002	6 363 636,00	31 482 649,00	USD
HANSA CENTURION	30/05/2008	30 000 000,00	12 668 118,00	USD
HYUNDAI FORTUNE	21/03/2006	12 881 157,00	149 711 458,00	USD
LADY ROSEBUD	16/07/2014	13 000 000,00	3 000 000,00	USD
MILENA	11/11/2004	19 500 000,00	21 699 020,40	USD
MOL PROSPERITY	02/07/2009	2 905 037,00	134 053 701,97	USD
MOL RENAISSANCE	28/12/2005	47 500 000,00	55 000 000,00	USD
MSC NIKITA	29/08/2009	2 000 000,00	33 000 000,00	USD
NILEDUTCH CAPETOWN	05/01/2013	2 500 000,00	4 000 000,00	USD
NYK ARGUS	20/10/2004	75 000 000,00	430 000 000,00	USD
PERTH	08/11/2006	25 000 000,00	12 426 885,00	USD
STX CHANGXING ROSE	17/12/2012	49 500 000,00	37 500 000,00	USD
YM GREEN	06/08/2006	81 000 000,00	188 000 000,00	USD
		<b>572 881 620,10</b>	<b>1 556 012 687,80</b>	<b>USD</b>

Compte tenu des intérêts en présence les armateurs ont insisté pour revoir les règles d'York et d'Anvers dans leur mouture 2004. Les praticiens de l'avarie commune souhaitent également améliorer la pratique de l'avarie commune en s'inspirant des réponses adressées par plus de 40 associations nationales de droit maritime au CMI, un groupe de travail a été constitué afin de reprendre les points litigieux et trouver un consensus pour reformuler les règles d'York et d'Anvers.

Cette nouvelle mouture devra être proposée aux votes lors de l'assemblée du CMI qui se tiendra à New York au mois de mai 2016.

Ce groupe de travail a été constitué de plusieurs dizaines de représentants des associations locales de droit maritime, des représentants de collectifs professionnels (IUMI, International P&I group, BIMCO, ICS,...) et des représentants des associations de dispatcheurs exclusivement anglo-saxonnes. LE CESAM a été associé au suivi de toutes les discussions tenues au CMI dans le cadre de ce groupe de travail. Cette participation a donné lieu à des communications régulières auprès de l'AFDM afin que celle-ci soit en mesure de prendre position sur ce nouveau texte.

Nous aborderons ci-après les points les plus importants évoqués depuis 3 ans lors des différentes rencontres du groupe avarie commune au sein du CMI.

### **3.3.1. Retour sur le contenu de la Règle VI « Rémunération d'assistance »**

Entre mai 2013 et 2015, lors des travaux du groupe de travail du CMI tant à Dublin, à Hambourg qu'à Istanbul, les débats ont porté sur les moyens de remettre l'assistance au nombre des dépenses admissibles en avarie commune et de permettre de réintégrer celle-ci dans les cas où la transaction par un intérêt facultés pourrait porter préjudice au principe de proportionnalité qui doit régir les participations financières de chaque intérêt facultés et des intérêts corps.

Les débats se sont momentanément clôturés à Istanbul par un compromis sur le contenu de ce que pourrait être la future règle VI. Pour autant, les discussions ne sont pas terminées et le sous-groupe de liaison devra encore se réunir pour approfondir les propositions.

Conformément au souhait des armateurs, le projet de nouvelle règle VI réintroduit le principe de l'inclusion de l'assistance dans l'avarie commune.

En outre, la nouvelle rédaction proposée prévoit 5 cas qui permettraient au dispatcheur, de manière discrétionnaire, de réintégrer la valeur contributive d'un lot avec tous les autres lots même si ce dernier a transigé unilatéralement avec le sauveteur dans le calcul et la répartition de l'indemnité d'assistance. Les cas de réouverture évoqués seraient donc :

- La survenance d'un nouvel événement pendant le voyage qui crée une différence entre la valeur contributive initiale ayant servi de base à la transaction et la valeur contributive finale.
- Un sacrifice important admissible en Avarie commune implique les biens sauvés.
- La valeur des biens sauvés manifestement incorrecte.
- L'une des parties à l'avarie commune a payé une proportion importante de l'indemnité d'assistance pour le compte d'un autre intérêt sauvé.
- Les parties ont réglé l'assistance sur des bases très différentes.

Certaines associations nationales dont la France ont contesté cette approche.

### **3.3.2. Règle X « Dépenses au port de refuge » et XI « Salaires et entretiens de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge et dans ce port etc... »**

L'objectif principal de ces amendements est d'élargir et mieux définir les dépenses exposées dans le port de refuge afin d'éviter les contestations lors du processus d'admissibilité des dites dépenses en avarie commune.

De nombreux échanges ont permis de détailler les dépenses liées à la détention de l'unité dans un port de refuge qui pourraient être admissibles en avarie commune lorsque le navire fait, par exemple, l'objet d'une immobilisation du fait de la visite des autorités locales ou doit séjourner plus longtemps dans un port pour permettre le réembarquement des cargaisons leur calage et leur saisissage.

Les parties aux différentes discussions ont, en outre, accepté de réintégrer les frais, gages et vivres de l'équipage exposés dans la cadre du maintien à bord pendant le temps du refuge et des réparations provisoires de l'unité pour lui permettre de poursuivre son voyage.

Par ailleurs les parties ont accepté de considérer admissibles en avarie commune les dépenses de transfert de ballast dans le navire pour les besoins de la réparation provisoire ce qui conduira à une réécriture de la clause XI d) et de la clause voisine sur ce point clause X b).

### **3.3.3. Règle XVII « Valeurs contributives» et sort des lots facultés de faibles valeurs**

Les dispatcheurs sont confrontés à la nécessité de contacter tous les intérêts cargaisons et, le cas échéant, leurs assureurs pour obtenir les engagements à contribuer et à régler leur quote-part de l'avarie commune ainsi que les documents justifiant des valeurs et autres caractéristiques de la marchandises avant livraison finale. Ces démarches peuvent entraîner un travail important répété autant de fois qu'il y a de lots concernés. La communauté des dispatcheurs s'accordent pour déclarer que cela alourdit considérablement les coûts et les délais de traitement de la procédure d'avarie commune sans réelle contrepartie matérielle dans la mesure où les lots dont la valeur est faible ne contribuent pas forcément à l'équilibre financier des parties en présence. Cette constatation a conduit les dispatcheurs à proposer l'exonération de l'avarie commune pour les lots de faibles valeurs.

La modification de la règle XVII serait assez simple à réaliser en s'inspirant de ce qui existe déjà en matière d'assistance qui prévoit que les sauveteurs peuvent renoncer à réclamer une indemnité aux lots de faible valeur à bord dans la cadre de leur rémunération d'assistance (Clause 15 du Lloyds Open Form salvage agreement).

Ce faisant, une telle évolution n'est pas sans enjeu pour les assureurs facultés dans la mesure où la reconnaissance de cette situation risque d'encourager les exportateurs de lots de faible valeur à ne plus s'intéresser à l'achat d'assurance ce qui remet en question le principe de mutualisation des risques qui permet de constituer un volume de chiffre d'affaire pour prendre en charge les sinistres.

En outre, les parts non collectées seraient finalement prises en charge par les autres lots impliqués dans l'avarie commune ce qui provoquerait un accroissement de la charge sinistre pour les lots effectivement intégrés. Les associations nationales de droit maritime qui suivent les travaux du CMI en la matière devront considérer très sérieusement cette évolution qui atteint l'équilibre dans le besoin d'assurance entre lots onéreux et lots de faible valeur sans indication d'un seuil financier précis puisque le dispatcheur en charge sera seul juge de cette renonciation.

Par ailleurs, les membres du groupe ont accepté d'également modifier la règle XVII pour introduire le principe selon lequel la valeur commerciale constituera la valeur contributive quel que soit le lieu de livraison final.

### **3.3.4. Quelques simplifications héritées des règles de 2004 et mise en œuvre d'un guide de l'avarie commune**

Les participants aux différents débats ont pu obtenir que les armateurs renoncent à obtenir le versement d'une commission d'avance de fonds sur les sommes préfinancées par l'armateur. La solution semble juste et pertinente dans la mesure où les intérêts légaux sont dûs par les intérêts contributifs lorsqu'ils doivent acquitter un remboursement des dépenses admissibles en AC.

Les taux d'intérêt qui seront retenus ne sont pas encore totalement identifiés. Les participants hésitent entre le simple taux d'intérêt marché à définir ou une moyenne de taux d'intérêt de plusieurs banques centrales dont les monnaies sont utilisées de manière significative dans le commerce maritime (Euro USD YEN etc...) Le choix n'est pas encore arrêté sur la méthode et les discussions continueront d'ici la réunion plénière de New York en Mai 2016 .

Enfin, afin de mieux maîtriser les délais dans lesquels l'avarie commune doit être traitée, appréciée et soldée, le bien-fondé de la mise en œuvre d'une prescription ad hoc sans doute calquée sur les propositions faites en 2004 a été reconnu par les participants.

Par ailleurs, les dispatcheurs, soutenus par les armateurs, ont proposé la mise en œuvre d'un guide de l'avarie commune et des règles d'York et d'Anvers 2016 en vue de préciser les modalités de fonctionnement ainsi que de permettre une meilleure appréhension des nouveautés qui sont actuellement en cours de négociation.

Ce projet de guide est paru sur le site du CMI et donnera lieu à de nouveaux échanges. Un comité sera mise en œuvre au sein du CMI pour discuter du contenu de ce guide et constituera le forum permanent qui pourra être saisi de toutes questions pertinentes sur le fonctionnement de celui-ci et de sa portée.

Cette démarche est conforme avec le résultat de la synthèse des questionnaires adressés en 2013 au CMI qui ont confirmé la nécessité pour les acteurs de l'avarie commune de pouvoir disposer d'un socle commun permettant de mieux comprendre à la fois les termes et les solutions préconisés dans le cadre des règles d'York et d'Anvers dont le contenu sera présenté sauf blocage dans le processus de discussion lors de la conférence du CMI annoncée à New York en mai 2016.

**Le 04/04/2016**