



**Rapport annuel d'activités 2016**  
**Service Evènements Majeurs/**  
**Département Relations Extérieures**

## **1. RETROSPECTIVE DE L'ANNEE 2016**

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

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

Le stock de dossiers en gestion au Service Evénements Majeurs du CESAM pour l'année 2016, représente 39 dossiers événements majeurs (dont 6 nouveaux) incluant approximativement 420 sous dossiers\* remis par les assureurs membres.

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

Le montant total des provisions constituées et recommandées par le CESAM s'établit à 1 094 461 € et 4 802 767 \$ pour la totalité des dossiers en cours fin 2016, soit un total de 5 635 957 € (taux de change au 31/12/2016).

En plus de ces dossiers d'événements de mer, le Service Evénements Majeurs continue de gérer plusieurs suivis d'expertises ainsi que quelques dossiers atypiques. A titre d'exemples pour ces dossiers atypiques nous pouvons notamment évoquer :

- Le suivi d'expertises dans un dossier assurance risque de guerre à la frontière entre le Yémen et l'Arabie Saoudite. La bonne connaissance du réseau a permis au CESAM de suivre de près l'évolution de ce sinistre alors qu'il s'agit d'une zone de guerre difficile d'accès.
- La mise à jour de provisions dans un dossier d'assurance responsabilité civile professionnelle en collaboration avec l'apériteur, le courtier et l'assuré suivi de la transmission de ces provisions à la co-assurance et ce depuis déjà 2 ans.
- Le dossier PICASSO déjà évoqué dans de précédents rapports d'activités relatif à la récupération des sommes indemnisées par les assureurs transport suite au vol d'un tableau en 1979.

---

\* Chaque sous dossier correspondant à une police distincte.

### 1.1.2. Dossiers clos

## CESAM - "Service Evénements Majeurs" - Liste des dossiers clos en 2016

Navire	Date de l'événement	Date de la clôture	Evénement	Exercice du sinistre
JUMME TRADER	24/09/2012	01/01/2016	Avarie machine	2012
NILEDUTCH CAPE TOWN	05/01/2013	15/01/2016	Incendie	2013
REPUBBLICA ARGENTINA	08/10/2011	29/01/2016	Echouement	2011
APL CHIWAN	21/06/2011	02/02/2016	incendie	2011
GODAFOSS	17/02/2011	25/02/2016	Echouement	2011
BBC AMAZON	12/01/2015	01/03/2016	Avarie machine	2015
STEINTOR	08/12/2013	01/03/2016	Avarie machine	2014
TRANSHAWK	28/02/2014	02/02/2016	Voie d'eau en cale	2014
ZOHRA	26/12/2000	01/02/2016	Avarie machine	2000
HANJIN ITALY	29/12/2013	02/03/2016	Collision	2013
HANSA CENTURION	30/05/2008	22/06/2016	Echouement	2008
LADY ROSEBUD	16/07/2014	31/01/2016	Avarie machine	2014
MILENA	11/11/2004	17/10/2016	Echouement	2004
SEALAND METEOR	31/03/2015	03/11/2016	Echouement	2015

14 dossiers ont été clôturés sur l'année 2016 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.

Par ailleurs, le dossier « EXXON MOBIL » (réclamations d'Exxon Mobil contre l'ensemble des assureurs RC suite à des indemnités versées aux employés et sous-traitants en contact avec des produits dangereux) a donné lieu à un accord amiable permettant de mettre fin à cette procédure extrêmement lourde. Dès paiement de l'ensemble des factures de prestataires (y incluant celles du CESAM) relatives à ce dossier, il pourra donc être définitivement clôturé.

### 1.1.3. Bonifications

Bonifications comptabilisées en 2016					
Navire	Date de l'événement	Recours/rglmt amiable	Evolution des provisions AC	Commentaire	Dossiers clos
APL CHIWAN	21/06/2011		17 795,25 USD		x
CMA CGM LIBRA	19/05/2011	4 790,20 €			
GODAFOSS	17/02/2011	1 400 €		prescription	
HANSA CENTURION	30/05/2008	22 903,75 €		prescription	x
JUEMME TRADER	24/09/2012		1 500 €		x
LADY ROSEBUD	16/07/2014		9103 €		x
MODERN EXPRESS	26/01/2016	31 774,20 €		Abandon de l'assistance	
NYK ARGUS	20/10/2004		4 666,16 €	Baisse du taux de contribution	
PIONEER BAY			11 380,40 €	Baisse du taux de contribution	
SEALAND METEOR	31/03/2015		4 378,57 USD		x
TRANSHAWK	28/02/2014		13 539,76 €	Baisse du taux de contribution	x

**TOTAL DE 122 025,03 € (taux de change au 31/12/2015)**

#### 1.1.4. Dossiers ouverts

### CESAM - "Service Evénements Majeurs" - Liste des dossiers ouverts en 2016

Année	Date de l'événement	Navire	Evénement
2016	17/12/2015	ZENITH EXPLORER	Avarie machine
	26/01/2016	MODERN EXPRESS	Désarrimage marchandise
	16/07/2016	IDEEFIXE	Echouement
	01/09/2016	CCNI ARAUCO	Incendie
	/	RG YEMEN	Expertise
	/	EservGlobal	Expertise

## 1.2. CARACTERISTIQUES DES DOSSIERS

### 1.2.1. Avarie commune et avarie particulière

Comme chaque année, 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 est toujours liée 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 coûteuses.

## **2. BILAN 2016**

### **2.1. GESTION DE MISSIONS D'EXPERTISE ET DOSSIERS ATYPIQUES**

L'année 2016 a permis de confirmer l'intérêt que représente l'intervention du CESAM dans la gestion de missions d'expertises particulières complexes. En effet, la parfaite connaissance de nos réseaux permet une intervention extrêmement rapide et efficace et le déblocage rapide des situations les plus complexes.

Cette force d'intervention a été confirmée lors de l'intervention du CESAM suite à l'échouement du vraquier « IDEEFIXE » au large du port de Douala en juillet 2016. A cette occasion, le CESAM a pu palier rapidement au manque de réactivité des experts désignés dans le certificats d'assurance en faisant intervenir le commissaire d'avarie local. Des informations précises et circonstanciées ont permis de connaître rapidement l'état des marchandises et de prendre des décisions adéquates. Par ailleurs, la maîtrise par le CESAM des règles encadrant les procédures d'avarie commune et d'assistance, a permis d'éviter la nomination d'un avocat conseil et donc de faire d'importantes économies sur ce poste.

La supervision du réseau d'experts CESAM permet également au CESAM d'intervenir dans des dossiers beaucoup plus atypiques comme ce fût le cas dans un dossier « risque de guerre » en 2016.

### **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'évènements.

#### **2.2.1. UN INTERVENANT UNIQUE ASSUREURS/RE-ASSUREURS**

L'intervention du CESAM permet également de mutualiser les coûts entre assureurs et ré-assureurs en désignant un intervenant unique agissant pour compte-commun. Tant dans la gestion de dossier sinistres que dans la gestion de situations atypiques, cette intervention du CESAM permet également une prise de décision rapide et une meilleure informations de l'ensemble des parties concernées. Le CESAM peut donc intervenir sur demande des assureurs membres mais aussi des ré-assureurs.

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

### **2.3.1. MISE EN PLACE DE GARANTIES CESAM**

En cas d'avarie commune ou d'assistance, le CESAM peut fournir pour le compte de ses membres les garanties réclamées par l'armateur ou la société chargée des opérations d'assistances indispensables à la libération de la marchandise. Alors que les critères d'acceptation de telles garanties sont de plus en plus strictes (rating, domiciliation de la compagnie,...), la reconnaissance du CESAM comme un acteur solide du marché permet l'acceptation systématique des garanties fournies par le CESAM. Plusieurs dossiers en 2016 ont démontré l'efficacité de ces garanties CESAM puisque cela a permis de débloquent des situations où les armateurs/sauveteurs n'acceptaient pas les garanties des assureurs en risque.

Afin d'émettre de telles garanties, le CESAM bloque les sommes correspondant au taux provisoire de contribution à l'avarie commune et/ou à l'assistance sur un compte bloqué productif d'intérêts. Si ce taux évolue, les sommes bloquées seront réajustées en fonction de cette évolution. Lors du paiement définitif des contributions et sauf avis contraire de la compagnie, ces fonds bloqués serviront à payer lesdites contributions. Le reliquat et les intérêts seront ensuite reversés à la compagnie.

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

Le CESAM renouvèle l'abonnement à la base de données « Lloyd's List Intelligence » permettant ainsi d'informer les compagnies membres 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. Cette prestation sera facturée 50 € HT dans la mesure où elle se borne à un envoi du dossier navire réclamé. Une tarification au temps passé sera appliquée si la prestation est plus complexe.

### **2.3.3. MISE EN PRODUCTION DE LA BASE DE DONNEES ASSTRA ET SAISIE DES DOSSIERS CONFIES VIA OPTIFLUX**

Ce nouvel outil de gestion est opérationnel depuis début 2016. Il permet notamment une mise à jour régulière des provisions liées à chaque dossier sinistre via l'émission de bulletins et le paiement immédiat de l'ensemble des frais via Optiflux® (exemple de dispache faculté en annexe 1).

Toutefois, l'année 2016 n'a pas permis la mise en place généralisée de ce système automatisé de gestion des dossiers sinistres. En 2017, tout nouveau dossier devra être rentré de ce système (voir 3.2.2).

### **2.3.4. ACCES A LA BASE DE DONNES LAYLINE**

Depuis janvier 2016, le CESAM dispose d'un abonnement LAMYLINE permettant l'accès à une base de données législative, jurisprudentielle et doctrinale importante avec une grande antériorité. Le Service Evènements Majeurs peut donc être consulté par les membres pour toutes recherches qui pourraient être facilitées par l'accès à cette base de données. La tarification horaire sera appliquée.

### **2.3.5. RECOUVREMENT ACCELERE**

Etant donné le nombre important de factures restant impayées, il a été décidé d'envoyer à la fin de l'année 2016 aux compagnies membres un état complet des montants restant à devoir. Cette opération a permis de solder presque l'entièreté des factures restant dues.

## **3. OBJECTIFS ET EVOLUTIONS POUR 2017**

### **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, de recherches à effectuer sur l'historique d'un navire ou de recherches jurisprudentielles et/ou doctrinales, le Service Evènement Majeur souhaite proposer l'ensemble de ces services aux compagnies membres du CESAM.

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

#### **3.2.2. SYSTEMATISATION DE LA BASE DE DONNES ASSTRA ET OPTIFLUX® POUR LES NOUVEAUX DOSSIERS**

En 2017, tout nouveau dossier confié au CESAM sera encodé via la base de données ASSTRA. A cette fin les gestionnaires de sinistres doivent fournir au Service Evènements Majeurs les éléments suivants :

- Le numéro de Clé Optiflux®
- Le numéro de police [il est inclus dans la clé NDPG]
- La date de début et de fin de police figurant dans la répartition
- Vos références de dossier

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®. Les services Evènements Majeurs et Informatique se tiennent à la disposition des membres pour toutes questions relatives à l'utilisation de ce nouvel outil de gestion.

### 3.3. LE CADRE GENERAL DE L'AVARIE COMMUNE : REGLES D'YORK ET D'ANVERS 2016

Comme annoncé en 2015, lors de l'Assemblée générale du CMI au mois de mai 2016 à New York, un vote à l'unanimité a entériné les nouvelles règles d'York et d'Anvers applicables à l'avarie commune.

Le représentant de BIMCO a déclaré publiquement lors de cette assemblée générale que, contrairement aux précédentes règles de 2004 qui n'avaient pas été admises par la communauté des armateurs, le nouveau régime serait incorporé sans attendre dans les documents types de BIMCO et prendrait effet dès le mois de septembre 2016.

L'AFDM, par une déclaration publique lors de la même assemblée générale, a publiquement émis des réserves de principe sur les nouveaux amendements des Règles de York et d'Anvers et contesté la nécessité de mettre en œuvre un guide de l'Avarie commune.

Un travail de traduction du document de présentation émis lors des négociations au sein du groupe de travail par les instances du CMI (*Voir Tabular format of RY&A comparaison 2004 2016 and 1994 Y&AR*) a été mise en œuvre par l'AFDM et devra être disponible en 2017.

Les règles modifiées sont les suivantes :

#### **Règle VI sur le traitement de l'assistance dans l'Avarie commune ;**

La nouvelle règle confirme la possibilité pour une partie impliquée dans l'avarie commune de transiger l'indemnité d'assistance en dehors de la répartition mais prévoit 5 cas où le dispatcheur pourra réintégrer le lot ayant transigé séparément dans le calcul et la répartition des autres frais admissibles en avarie commune sans tenir compte du montant de l'indemnité d'assistance pour réduire la valeur contributive de l'intérêt marchandise en question.

#### **Règle XI gages et vivres de l'équipage et autres dépenses au port de refuge**

La révision de la Règle XI permet un élargissement de l'assiette de l'AC ce qui entraîne une plus grande mutualisation de coûts entre intérêts cargaisons et intérêt armateur alors que ce dernier est, la plupart du temps, déjà protégé et indemnisé par une assurance corps et machines.

#### **Règle XIV Réparations provisoires**

La Règle XIV qui encadre le sort des réparations provisoires permettant la bonne fin du voyage a été modifiée afin de revenir au texte qui prévalait dans les RY&A de 1994, les dispatcheurs ayant estimé pendant les travaux que la Règle XVI de 2004 était trop complexe à appliquer.

#### **Règle XVII Valeurs contributives**

La modification de la Règle XVII<sup>†</sup>, permettant aux dispatcheurs de ne pas rechercher la contribution d'intérêts cargaison de faibles valeurs afin de ne pas alourdir la charge de gestion, constitue à l'évidence une réelle remise en cause du principe de solidarité qui a toujours été sous-jacent à la notion d'avarie commune mais qui, pour l'occasion, a été écarté au profit de la simplicité et d'une recherche d'économie dans la mise en œuvre et l'exécution de l'Avarie commune.

<sup>†</sup> Any cargo may be excluded from contributing to general average should the average adjuster consider that the cost of including it in the adjustment would be likely to be disproportionate to its eventual contribution.

Enfin d'autres modifications, qui étaient déjà dans la version de 2004, méritent d'être rappelées sans autres commentaires :

- Fin de la commission sur les avances de fonds.
- Mise en place d'un délai pour produire sa créance à l'AC.
- Mise en place d'une prescription.
- Mise en œuvre d'un nouveau régime pour les « *cash deposit* » - Abandon du compte joint.
- Nouvelles modalités de fixation du taux d'intérêt.
- Possibilité de déclaration d'AC par le remorqueur en cas d'événement en cours de remorquage.
- Constitution d'un comité au sein du CMI pour étudier l'évolution de ces nouvelles règles et mettre à jour le nouveau guide de l'avarie commune qui sera désormais le document de référence.

Les conséquences de ces différentes évolutions n'ont pas été analysées sur le plan financier ni même sur le plan pratique. En effet aucun outil statistique n'a été à ce jour mise en œuvre au sein des marchés de l'assurance maritime afin de suivre précisément le coût des avaries communes. Dès lors la portée et les conséquences d'une évolution du fonctionnement des règles d'York et d'Anvers tant pour les intérêts corps que pour les intérêts faculté demeurent imprévisibles et devront être appréciées attentivement par les parties concernées (AFDM, AUTF, etc.) sans doute au cas le cas.

Enfin, un groupe permanent, constitué de représentants de différents membres du CMI<sup>‡</sup>, a été mis en place à la fin de l'année 2016 afin de procéder à la mise en œuvre du guide de l'avarie commune et de proposer des documents types qui pourront désormais être recommandés par le CMI dans cette matière (average bond, average guarantee,...).

---

<sup>‡</sup> <http://comitemaritime.org/Standing-Committees/0,2757,15732,00.html>