

INSTITUT  
INTERNATIONAL  
DES ASSURANCES DE  
YAOUNDE

CYCLE SUPERIEUR  
12ème PROMOTION  
1994 - 1996

CONTRIBUTION A LA SOUSCRIPTION  
DES RISQUES OFFSHORE  
DANS LES PAYS DE LA CIMA

Mémoire de Fin d'Etudes en vue de l'obtention  
du  
Diplôme d'Etudes Supérieures d'Assurances  
(D.E.S.A)

Présenté par: Wilfrid Brice F. BANTSIMBA  
Sous la Direction de Mr Raoul IBATA-ECKAMBI

# S O M M A I R E

REMERCIEMENTS.....	i
INTRODUCTION.....	1

## PREMIERE PARTIE - GENERALITES SUR L'OFFSHORE Eléments permettant la sélection des projets

Chapitre 1:	Ce que recouvre le terme "Offshore".....	4
Section I:	Les activités de l'Offshore.....	4
Section II:	Les risques de la technique offshore.....	4
Chapitre 2:	Les différentes phases d'activité offshore et les installations en oeuvre.....	5
Section I:	La prospection.....	5
A -	Les plates-formes submersibles.....	6
B -	Les plates-formes auto-élévatrices.....	6
C -	Les plates-formes semi-submersibles.....	6
D -	Les bateaux de forage.....	7
Section II:	La production.....	7
A -	Les plates-formes fixes.....	7
B -	Les pipelines.....	8
C -	Les terminaux.....	8
D -	Les bouées de chargement.....	8
Chapitre 3:	Le coût des opérations et des installations...	8
Section I:	Les dépenses d'exploration en mer.....	8
A -	Les supports de forage.....	9
B -	Elément du prix de revient du forage d'exploration en mer.....	9
1)	Les frais fixes.....	9
2)	Les frais proportionnels à la journée...	9
3)	Les frais proportionnels au mètre foré...	10
Section II:	Les dépenses de développement d'un gisement en mer.....	10
A -	Les investissements en plates-formes fixes...	10
B -	Les investissements en forage de développement.....	10
1)	Les frais fixes.....	11
2)	Les frais proportionnels à la journée...	11
3)	Les frais proportionnels au mètre foré...	11
C -	Les investissements en installations de production.....	11
1)	Les dépenses liées à la collecte et le traitement des hydrocarbures sur le gisement.....	11
2)	Les dépenses concernant les inter- ventions .....	11
D -	Les investissements pour l'évacuation de la production.....	11
1)	Evacuation par conduite immergée et stockage à terre.....	11
2)	Stockage et évacuation par pétrolier...	12

Chapitre 4: Vulnérabilités auxquelles sont exposées les opérations et installations offshore.....12

Section I: Les risques propres à la branche Transport.....12

- A - Les risques de remorquage.....12
- B - Les problèmes océanographiques et météorologiques.....13
  - 1) Tempête et houle.....13
  - 2) Les courants marins.....13
  - 3) Les séismes, tsunamis et liquéfaction...14
  - 4) Autres phénomènes naturels.....14
- C - Les risques de guerre et politiques.....15

Section II: Risques relevant des branches engineering.....15

- A - Dans la phase de construction et d'installation.....16
- B - La pose des pipelines.....17

Section III: Risques relevant de l'incendie, des risques industriels.....17

Chapitre 5: Le rôle des sociétés de classification et des experts.....18

- Section I: Les sociétés de classification.....18
- Section II: Les experts ou bureau d'expertise offshore .....19

DEUXIEME PARTIE - LES PROBLEMES D'ASSURANCE.  
Réponse du marché aux besoins dégagés par l'activité

Chapitre 6: Le marché d'assurance. Les intervenants.....21

- Section I: Capacité de souscription.....21
- Section II: Les courtiers.....21
- Section III: La réassurance.....22
- Section IV: Les captives.....22
- Section V: Les acheteurs d'assurance.....23
  - A - Les compagnies pétrolières.....23
  - B - Les entrepreneurs.....24

Chapitre 7: Les particularités de l'assurance.....24

- Section I: Risques supportés par les constructeurs, installateurs et maître d'ouvrage.....24
- Section II: Polices couvrant installations et opérations.....25
  - A - Installations de production exclusivement offshore.....25
  - B - Plates-formes mobiles.....26
- Section III: Le poids des engagements.....26
  - A - Les notions de cumul de valeurs et d'engagements.....26
  - B - La notion de sinistre maximum possible.....27

Chapitre 8: Les garanties d'assurance disponibles.....27

- Section I: Garantie du risque de construction et de déplacement jusqu'au site d'exploitation .....27

Section II:	Garanties pour l'exploitation d'installations offshore.....	28
A -	Navires foreurs chargés de ravitaillement ou plates-formes équipées de moyens de propul- sion.....	28
B -	Unités flottantes sans propulsion "entièrement" autonomes.....	28
C -	Plates-formes fixes.....	28
D -	Control of well/Cost of control.....	28
Section III:	Garanties supplémentaires.....	28
A -	Frais pour l'évacuation de l'épave.....	28
B -	Perte de bénéfices "Loss of profits".....	29
C -	Maintenance.....	29
D -	Responsabilité civile collision.....	30
E -	"Protection and indemnity".....	31
F -	Les RC particulières.....	31

### TROISIEME PARTIE - L'EXPERIENCE CONGOLAISE

Chapitre 9 :	Le code des hydrocarbures et le Co-courtage..	33
Section I:	Le code des hydrocarbures.....	34
Section II:	Le Co-courtage.....	35
Chapitre 10:	Les assurés.....	35
Chapitre 11:	Les risques assurés.....	35
Chapitre 12:	Les Bloc police marine du marché congolais...	36
Section I:	Conditions générales.....	36
A -	Plafonds.....	36
B -	Franchises.....	36
C -	Valeurs assurées.....	36
Section II:	Conditions générales s'appliquant à toutes les sections.....	36
Section III:	Durée de l'Assurance.....	38
Section IV :		
S/section 1:	Assurance des dommages matériels...	39
S/section 2:	Augmentation du coût de reconstruction des plates-formes...	40
S/section 3:	Frais de reprise en main des puits, dépenses de reforage, pollution et fuites, couvertures optionnelles...	40
S/section 4:	Assurance actes de terrorisme.....	47
Chapitre 13:	Modèle de tarification.....	50
Chapitre 14:	Répartition du risque.....	51
Chapitre 15	Suivi des polices.....	52
CONCLUSION GENERALE.....		55
APPENDICE.....		56
BIBLIOGRAPHIE.....		104

## R E M E R C I E M E N T S

Je voudrais exprimer ma profonde gratitude à tous ceux qui m'ont aidé à réaliser ce travail.

Cette recherche n'a été possible que grâce à votre bienveillance.

La documentation et les orientations que vous avez fournies sur la matière m'ont été d'une grande utilité.

Que les personnalités du Monde de l'Assurance ci-après trouvent ici l'expression de cette gratitude :

- Mr Alain DAVANNE, Directeur Général Adjoint du CESAM;
- Mrs V. PEIGNET/M. COPPEE, de la Direction des Risques d'Entreprises et Branches Techniques de la SCOR;
- Mr YÖRG HARTZ, de la MUNICH-Ré-Bureau de Paris;
- Mr Raoul IBATA-ECKAMBI, du CCDE - Société de Courtage d'Assurance et de Réassurance (CONGO)

Enfin je ne voudrais pas oublier le Département des Risques Techniques et Spéciaux des Assurances et Réassurances du Congo (ARC); et tous ceux dont les noms ne figurent pas ici.

Un remerciement particulier à Mr BOUMBA ZOZHAU Joseph du Bureau Conseil en Informatique et Organisation pour la qualité de la saisie et la mise en page.

## INTRODUCTION

L'écho que fit le remorquage d'une plate-forme de production de son lieu de construction sur le champ de NKOSSA suscita de nombreuses réflexions sur les possibilités d'une telle opération.

L'on peut néanmoins affirmer que le domaine de la prospection et de l'exploitation en mer a atteint un niveau technologique considérable. Les installations et les opérations nécessitent quant à elles des investissements très coûteux.

Ainsi dans l'optique de protection du patrimoine offshore, les marchés Anglais, Américains, Scandinaves... ont développé certaines formes d'assurance.

Il en est résulté un volume considérable de primes, ce qui n'est pas le cas des marchés Africains où les sociétés locales recourent en grande partie au FRONTING des risques. Cette participation faible peut être expliquée par le fait que l'assureur local ne comprend pas les risques et partant les assurances nécessaires pour les couvrir.

Les risques sont généralement placés sur les marchés étrangers par le biais de courtiers. ceux-ci connaissent parfaitement leurs marchés et s'efforcent d'y obtenir les meilleurs tarifs.

Le souscripteur local est régulièrement informé des tarifs et des conditions jusqu'à ce que l'assuré donne son accord définitif.

Le texte final de la police est envoyé par le courtier étranger, reléguant ainsi la société d'Assurance local au rôle de suivi des polices.

L'idéal serait que les marchés africains profitent du volume considérable des primes que génère la branche en relevant leur participation dans les risques. Ceci sera rendu possible lorsque les marchés concernés développeront l'expertise et les compétences nécessaires à la maîtrise des problèmes liés à l'assurance de tels risques.

Le travail que nous avons entrepris s'inscrit dans cette

optique et nous osons croire qu'il permettra de répondre aux nombreuses interrogations suscitées par la question.

Il s'articule autour de deux (2) axes principaux:

- un premier axe mettant en exergue les éléments qui permettent de sélectionner un projet offshore (installations offshore, activités, coûts, vulnérabilités, rôle de l'expert). Il se termine par la présentation des problèmes d'assurance.

- un deuxième axe est consacré à l'expérience du marché congolais.

PREMIERE PARTIE

GENERALITES SUR L'OFFSHORE :

Eléments permettant la sélection des projets

Il est nécessaire avant d'évoquer les problèmes d'assurance relatifs à l'offshore de comprendre les aspects technologiques liés à la mise en oeuvre d'installations coûteuses et exposées à des périls non négligeables lors des activités d'exploration et d'exploitation en mer. Ce qui justifie le recours aux experts et sociétés de classification dans l'appréciation de risques et partant dans la sélection des projets.

Ces aspects de l'offshore feront l'objet des développements infra.

## **Chapitre 1. CE QUE RECOUVRE LE TERME RISQUES OFFSHORE**

Les risques associés au pétrole se répartissent en risques maritimes et non maritimes.

Toutes les opérations se déroulant au large et tout matériel se trouvant en mer sont appelés: opérations et matériel offshore.

Les risques offshore sont donc les vulnérabilités liées soit aux opérations se déroulant au large soit au matériel en mer.

### **Section I: Les activités de l'offshore**

Les activités de l'offshore (terme anglais) désignant la recherche et l'exploitation des hydrocarbures dans le sous-sol marin. Ces activités n'ont cessé de se développer surtout au cours de ces vingt cinq dernières années. des forages en grande profondeur pouvant atteindre 900 à 1200 mètres d'eau ont été entrepris.

### **Section II: Les risques de la technique offshore**

Le développement des activités offshore n'a été rendu possible que grâce à la mise en oeuvre de techniques nouvelles concernant les constructions fixes et flottantes, les ouvrages d'art et les installations industrielles en pleine mer.

"Les risques de technique offshore sont donc constitués par ces constructions fixes ou flottantes, ces ouvrages d'art, ces installations industrielles en pleine mer pendant:

- 1- la construction;
- 2- le montage à terre dans la mesure où la garantie ne se limite pas seulement à la partie onshore;
- 3- le montage ou l'installation sur le lieu de mise en exploitation;
- 4- le transport vers le lieu d'exploitation;
- 5- l'exploitation".

## **Chapitre 2: LES DIFFERENTES PHASES D'ACTIVITE OFFSHORE ET LES INSTALLATIONS EN OEUVRE**

On peut regrouper l'activité offshore en deux (2) grands secteurs qui sont: la recherche de gisements et leur exploration (prospection), la production.

### **Section I: La prospection**

Les géologues et géophysiciens sont à la recherche de nouveaux gisements (unités d'accumulation d'huiles ou de gaz).

Lorsque les résultats de leurs analyses sont ou ne peut plus positifs, il faut attendre dans la pratique le forage de prospection. C'est ce dernier qui confirme avec une certitude absolue que le sous-sol renferme un gisement de pétrole ou de gaz naturel.

Pour être en mesure d'effectuer de tels forages en mer, il a été mis au point ces dernières années une série d'installations de forage flottantes que l'on peut regrouper en quatre (4) types principaux (les plates formes<sup>1</sup> mobiles):

---

<sup>1</sup> Surface plate élevée au-dessus de la mer ou du fond de la mer, servant de lieu de travail dans les opérations de mer

A- Les plates formes submersibles (jusqu'à 25 mètres de profondeur)

Elles sont destinées à opérer par faible profondeur d'eau à proximité de la côte.

Elles sont équipées de ballast<sup>2</sup> que l'on remplit de façon à les faire reposer sur le fond à l'endroit où le forage doit être effectué. Le forage terminé, elles sont déballastées puis remorquées sur un autre lieu.

B)- Les plates formes auto-élévatrices (jusqu'à 100 mètres de profondeur)

Elles représentent actuellement, quant au nombre, la majeure partie des installations de forage mobiles qui sont en activité.

La plate forme, sur laquelle s'élève le derrick, est aménagée en engin flottant (ponton) et comporte, répartis sur plusieurs ponts superposés, tous les équipements nécessaires à l'activité de forage. Le nombre de piles<sup>3</sup> de support peut s'élever à douze (12) selon le volume de la plate forme.

Sur la position de mise en oeuvre, les piles sont enfoncées dans le sol marin. ensuite, l'île s'élève sur ses "jambes" à une hauteur au-dessus du niveau de la mer.

C)- Les plates formes semi-submersibles (jusqu'à 200 mètres de profondeur)

C'est une sorte de navire perché sur des flotteurs qu'on ballaste lorsque l'on fore pour soustraire toute une partie de la structure à l'action de la houle.

Le centre de gravité est abaissé de plusieurs dizaines de mètres, la ballastage amortissant considérablement les mouvements créés par la houle, le vent et les courants.

---

<sup>2</sup> Substance pesante, comme l'eau, le sable, le fer, placée dans la cale d'un navire pour assurer sa stabilité sur l'eau et lui permettre d'avoir la hauteur désirée au dessus de l'eau, selon son mode d'opération.

<sup>3</sup> Longues et lourdes tiges d'acier enfoncées dans le sol sous-marin pour faire une fondation afin d'immobiliser une structure.

D)- Les bateaux de forage ( supérieur à 200 mètres de profondeur)

La multiplicité des types de navires de forage est grande (navires spéciaux, bateaux pétroliers ou cargos transformés...). Ils sont indépendants des remorqueurs d'où une possibilité de changement rapide de site de mise en oeuvre. Les bateaux (engins) peuvent être équipés d'un système d'ancrage<sup>4</sup> dynamique (lui permettant de tourner autour de l'axe de forage).

Ils bénéficient du taux de pertes totales le plus bas de toutes les installations de forage mobiles.

**Section II: La production**

Si les forages de prospection et les tests de production ont apporté la preuve de l'existence d'un gisement de pétrole et de gaz économiquement rentable, on commence l'exploration du champ.

Pour cela, on effectue une série de forages de production d'une part et on installe le matériel de production de l'autre.

Les types d'ouvrages que l'on peut rencontrer dans le domaine sont les suivants :

A- Les plates formes fixes

Elles sont soit métalliques, soit en béton et leur destination est multiple.

On trouve des plates-formes de forage, des plates-formes de traitement<sup>5</sup>, des plates-formes mixtes.

B- Les pipelines

Les pipelines relient soit les ouvrages entre eux, soit les ouvrages à la terre.

---

<sup>4</sup>ancrage dynamique: maintenir le navire sous l'angle le plus favorable du moment par rapport aux vents et vagues.

<sup>5</sup> Plates-formes de traitement: On y exécute le premier traitement du pétrole et/ou gaz avant qu'il ne soit transporté à la côte. On débarrasse le pétrole de l'eau et du gaz entraîné avec lui.

**C- Les terminaux**

Les terminaux sont les points de chargement et de déchargement des pétroliers.

**D- Les bouées de chargement**

Ce sont des objets flottants, attachés au bout d'un câble assemblés par soudure, généralement cylindrique ou sphérique. elles servent de points d'ancrage pour les bateaux. Après son extraction, le pétrole doit être transporté dans les usines de raffinage soit par pipeline soit par pétrolier (tanker).

**Chapitre 3: LES COUTS DES OPERATIONS ET DES INSTALLATIONS**

L'importance des capitaux en risques peut être appréciée par le biais du prix de revient de l'exploration et de la production en mer, coût des opérations et des équipements. Il s'agit principalement:

- des dépenses d'exploration pour découvrir de nouveaux gisements;
- des dépenses de développement pour permettre la mise en production;
- des dépenses d'exploitation ou frais courants.

**Section I: Les dépenses d'exploration en mer**

Comprennent toutes les dépenses purement techniques de géologue, géophysique et de forage c'est à dire depuis la demande des permis jusqu'à la découverte d'un gisement ou l'abandon des recherches en cas d'échec.

Globalement les dépenses de géologie, de géophysique et de forage peuvent être évaluées respectivement à 2 à 5 % , 10 à 30 % et 65 à 88 %

En raison de l'importance des dépenses de forage nous allons seules les étudier.

**A- Les supports de forage**

Le coût d'un support complètement équipé pour le forage peut être estimé à:

* Barge + rig de forage	15 à 30 millions de dollars
* Auto-élévatrice	30 à 70 " "
* Semi-submersible	70 à 120 " "
* Bateau de forage	60 à 120 millions de dollars

**B- Eléments du prix de revient du forage d'exploration en mer**

Le prix de revient global d'un forage en mer peut se décomposer de la même manière:

- frais fixes;
- frais proportionnels à la journée;
- frais proportionnels au mètre foré.

1) Les frais fixes

. Les frais d'amenée et de repli répartis sur l'ensemble de la campagne de forage et dépendant du trajet effectué. Ils sont toujours importants car le transfert d'un jack-up (J.U) sur 10.000 miles coûte environ 6 Millions \$ ce qui dans l'hypothèse d'une campagne d'exploration de six (6) puits donne 1 Million \$ par puits.

. Les frais de préparation et de reconnaissance des sols soit 100.000 à 200.000 \$ environ par forage.

. L'équipement de la tête de puits et du conducteur pipe. Une tête de puits sous-marine coûte près de 200.000 \$.

2) Les frais proportionnels à la journée

Ils comprennent:

. Les frais de location de l'appareil

Type de plate-forme	Taux journalier de location en \$/j
J.U	35.000 à 55.000
Semi-submersible (SS)	50.000 à 100.000
Bateau de forage	35.000 à 120.000

. Les salaires, les services, le transport, l'assistance technique, la supervision locale, les frais généraux.

**C- Les frais proportionnels au mètre foré**

Peuvent être évalués de 500 à 1.000 \$/m et comprennent les équipements de puits (tubing, casing...) les consommables (fuel, eau, boue...).

Les frais proportionnels à la journée et les frais proportionnels au mètre foré représentent globalement une fourchette d'environ 60.000 \$/jour à 200.000 \$/jour.  
 exemple: au large de l'Afrique 1,5 à 3 millions \$.

**Section II: Les dépenses de développement d'un gisement de pétrole en mer**

Les investissements engendrés par la mise en exploitation des gisements marins sont très élevés et dépassent parfois deux (2) milliards de dollars.

**A- Les investissements en plates-formes fixes**

Le coût d'une plate-forme est très variable, il dépend de:

- \* la fonction à remplir par le support (forage, habitation, torche...);
- \* la localisation géographique (profondeur d'eau, vents, courants...);
- \* la disponibilité des chantiers.

Quelques coûts unitaires moyens (1982).

**Golfe du Mexique (U.S.A)**

100m d'eau 10 à 20 Millions \$

300m d'eau 150 à 300 Millions \$

**Mer du Nord**

60 à 80 m d'eau 60 à 120 Millions \$

120 à 150m d'eau 200 à 500 Millions \$

**B- Les investissements en forages de développement**

Comme pour les forages d'exploration, le prix de revient d'un forage de développement est constitué de frais fixes et de frais proportionnels.

**1) Les frais fixes**

Comprennent usuellement :

- la tête de production 250.000 à 500.000 \$;
- l'équipement de fond et l'équipement de sécurité: 100.000

à 200.000 \$

2) Les frais proportionnels à la journée

Idem que pour l'exploration sauf pour la location de l'appareil de forage. Car le plus souvent on peut utiliser une plate forme comme support de l'appareil de forage, celui-ci étant loué à un contracteur pour la durée du développement.

3) Les frais proportionnels au mètre foré

Les frais proportionnels au mètre foré représentent en général 500 à 4.000 \$ par mètre (comme pour les forage d'exploration).

C- Les investissements en installations de production

Ils se subdivisent en deux (2) catégories:

1) Les dépenses concernant la collecte et le traitement des hydrocarbures sur le gisement

Selon les conditions géographiques et océanographiques, le réseau de collecte coûte de 38.000 à 120.000 \$/pouce/mile, sans compter les raccordements (risers) aux différentes plates-formes.

Les installations de production c'est à dire les unités de séparation, de traitement, de pompage ou de comptage, centrale d'énergie, circuit de télécommande sont des dépenses onéreuses auxquelles il faudrait ajouter les coûts des installations de récupération secondaire (injection de gaz ou d'eau).

2) Les dépenses concernant les interventions

Comprennent l'acquisition de moyens de transport (bateaux de service, barge, hélicoptère) les appareils de travail au câble et de reconditionnement des puits.

D- Les investissements pour l'évacuation de la production

1) Evacuation par conduite immergée et stockage à terre

Pour une profondeur d'eau inférieure à 75 m le ratio coût peut être de 100.000 \$/pouce/mile (cas de la mer u Nord). C'est une forme d'évacuation qui n'est envisagée (pour des gisements très éloignés des côtes) que les gisements ont une production élevée ou si plusieurs gisements sont reliés à un pipeline.

2) Stockage en mer et évacuation par pétrolier

En surface, on utilise surtout des barges dont le coût est de 50 à 75 \$/bbl<sup>2</sup> de capacité pour des barges supérieures à 500.000 bbl.

Pour un stockage immergé (en acier ou en béton) il faut prévoir environ 60 à 120 \$/bbl.

#### CHAPITRE 4: VULNERABILITES AUXQUELLES SONT EXPOSES LE MATERIEL ET LES OPERATIONS OFFSHORE

Les objets et installations mis en oeuvre pour la production offshore de gaz et de pétrole constituent aujourd'hui la majeure partie des risques d'exploitation des océans. La diversité des installations et des opérations est telle qu'il n'est pas possible de faire une liste exhaustive des dangers offshore.

Mais l'on peut regrouper ces vulnérabilités en risques transports, risque engineering et risques incendie. Ce sont les vulnérabilités que nous allons esquisser dans ce chapitre.

##### Section I: Les risques propres à la branche transports

Les structures flottantes et les grandes installations industrielles "sur l'eau" sont menacées par les dangers spécifiques de la mer, tant pendant leur transport jusqu'au site que de leur exploitation, après le positionnement.

##### A- Les risques de remorquage

La plupart des unités offshore (plates-formes de forage, barges de pose de pipeline, barge grues...) ne peuvent se déplacer qu'en remorque pour se rendre d'un site à un autre. Une opération de remorquage est souvent une opération à haut risque: la remorque constitue elle même un point faible, la capacité réduite de manoeuvre, la vitesse faible de l'encombrement du convoi, sont d'autres handicaps.

Un navire autopropulsé dispose toujours d'une marge de

vitesse qui lui permet le choix d'une route au large, par mauvais temps.

Ce choix consiste à s'écarter de la zone considérée comme la plus dangereuse par la météo, en cas de prévision de très gros temps.

En raison de sa faible vitesse un convoi remorqué est pratiquement immobile vis à vis des perturbations qui se déplacent à plus de 20 à 25 Noeuds, sa capacité de manoeuvre pour éviter une zone dangereuse est extrêmement réduite en haute mer.

#### B- Les problèmes Océanographiques et Météorologiques

Les équipements offshore sont plus bien exposés à l'action des phénomènes naturels que toutes les installations terrestres similaires. Ces phénomènes représentent une menace non négligeable en haute mer.

##### 1) Tempête et houle

Les cyclones tropicaux sont responsables des tempêtes observées entre le 5e et le 40e degré de latitude dans de vastes régions des océans tropicaux et des mers bordières. Accompagnés de vents d'une vitesse parfois supérieure à 300 km/h, ces cyclones sont susceptibles d'endommager gravement la plupart des installations, voire de les détruire complètement.

##### 2) Les courants marins

Les courants marins représentent aussi une source de dangers non négligeable pour la stabilité et la résistance des installations mises en oeuvre. Les courants océaniques présentent des directions et des vitesses très variables et ils modifient aussi constamment le relief des fonds marins (effondrement du fond océanique). Il peut donc se former des dunes mouvantes qui représentent un gros danger pour les installations situées sur leur trajectoire.

##### 3) Les séismes, tsunamis et liquéfaction

Les forts séismes sous marins et les éruptions volcaniques sous la mer peuvent déclencher des raz de marée dits tsunamis, entraîner des effondrements sur la côte ou dans

la mer. Il peut y avoir une liquéfaction du sous-sol sous les installations à embase-poids <sup>6</sup>, dont les fondations sont soumises à une contrainte ondulée imputable à l'action de la houle sur la plate-forme. Le fond marin est de ce fait balayé en permanence par les eaux.

L'effondrement du fond marin qui se produit au fur et à mesure de l'exploitation d'un champ pétrolifère et gazifère, faute d'injecter du gaz ou de l'eau augmente la vulnérabilité de l'installation à la pression hydrostatique; aux variations de la poussée verticale; aux contraintes d'oscillation; au choc des vagues mais surtout au "**Blow-out**". Le Blow-out résulte des éruptions incontrôlées de gaz ou de pétrole. La conséquence peut être une explosion suivie d'un incendie et même éventuellement du naufrage de l'installation.

#### 4) Les autres phénomènes naturels

Les autres phénomènes naturels qui menacent également les installations d'exploitation offshore sont:

- \* Le brouillard rend la navigation difficile et aggrave par conséquent le risque d'abordage;
- \* Les orages et la foudre qui sont particulièrement fréquentes en mer et qui entraînent par conséquent un risque accru d'incendie et d'explosion;
- \* Les périodes de mauvais temps qui durent souvent plusieurs semaines dans certaines régions offshore, qui perturbent ou empêchent le fonctionnement des installations d'exploitation, de transport du pétrole, la relève des équipes de travail ainsi que l'approvisionnement en matériel.

Le mauvais temps peut même entraver la mise en oeuvre de sauvetage nécessaire en cas d'accident ou des mesures de lutte contre l'incendie et la pollution.

#### C- Les risques de guerre et politiques

---

<sup>6</sup> Structure de béton, destinée principalement à stocker une grande quantité d'huile recueillie dans un champ voisin, jusqu'à ce qu'elle puisse être enlevée par bateau

Les installations offshore sont exposées au risque de guerre. C'est un risque tellement important que les dispositions du "**Waterborne Agreement**" (1937 et 1976) qui fait loi en matière de risque de guerre prévoient que ces derniers ne sont à priori assurables que pendant la durée du voyage maritime proprement dit.

Les risques politiques (sabotages pour motifs politiques, actes de terrorisme ou grèves, émeutes et mouvements populaires) constituent également une menace contre les installations offshore.

## **Section II: Les risques relevant des branches engineering**

L'assureur se voit ici confronté à un nouveau risque, celui qui résulte de l'éventuel enfoncement des installations dans le sol sous-marin et de leur endommagement par des objets tombés des navires ou de la plate-forme elle-même.

Les équipements mécaniques faisant partie des installations compactes fonctionnent 24 heures sur 24 en atmosphère humide et saline, et sont par conséquent soumis à des conditions d'exploitation nettement plus rudes que les installations terrestres.

Il faut tenir compte en particulier de la fatigue des matériaux causée par des vibrations des machines et les contraintes de flexion alternée sous l'action des vagues en milieu agressif (eau salée).

De surcroît, le montage et la mise en place des installations de grande profondeur et des pipelines sous-marins sont coûteux et nécessitent l'intervention des plongeurs et d'engins spéciaux (navires grues, barges de pose de pipeline, stations de plongée, navires auxiliaires) qui entraînent des frais considérables.

### **A- Dans la phase de construction et d'installation**

Pour mieux mettre en exergue les vulnérabilités aux quelles sont exposées les installations offshore faisons un rapprochement avec le navire traditionnel autonome destiné au

transport des personnes et des marchandises.

a) Le navire est livré après de courts essais en mer et la garantie du risque de construction prend fin dès la livraison. Sur la plate-forme offshore, le travail se poursuit pendant des mois et des années après le positionnement: les différents éléments sont testés séparément, puis conjointement avant d'être mis en service et des trous de sondes sont forés, tous ces travaux sont couverts par la police construction.

b) Si l'on découvre un "vice caché", le navire peut retourner au chantier naval et être réparé sur le dock. tandis que la plate-forme doit être remise en état sur place, ce qui est beaucoup plus difficile et onéreux.

c) La nature du fond marin ne joue aucun rôle pour un navire; par contre, avant de positionner une plate-forme offshore, il est indispensable d'étudier et d'aplanir le fond marin, d'éliminer les pointes rocheuses et les gros blocs de roche et, si besoin est, de consolider le terrain. Pour les plates-formes en acier, il faut enfoncer dans le sol des piliers d'un poids unitaire d'environ 300 tonnes.

d) Un navire peut éviter les obstacles, alors que les plates-formes fixes, qui dépendent en permanence des hélicoptères et des navires pour leur ravitaillement et leur sécurité, présentent une vulnérabilité accrue au risque de collision.

e) Un navire s'adapte avec une certaine flexibilité aux mouvements de la houle, alors qu'une plate-forme doit résister aux forces exercées par les vagues et le vent et les transmettre au sous-sol.

le plus grand risque reste le phénomène désigné par l'expression "faulty design" (vice de conception).

Il y a "faulty design" lorsque le bien assuré est défectueux du fait d'un vice de conception et d'étude, d'une erreur de construction ou de calcul ou encore d'un mauvais choix des matériaux, lorsque la conception a été réalisée

à partir de données erronées, lorsque les instructions sur la marche à suivre pour la construction, la mise en service ou l'exploitation sont fausses et que l'erreur a été commise dans la sphère d'influence des personnes habituellement chargées de la réalisation et du contrôle des travaux d'étude et de conception.

**B- La pose des pipelines**

Le danger de bosselage représente le problème principal lors de l'immersion des tubes à grandes profondeurs. Cette irrégularité de la forme circulaire peut être due à un défaut de fabrication, au transport ou à une trop forte contrainte de flexion lors de la pose. S'il y a eu bosselage, celui-ci peut se propager le long du tube et entraîner des dommages importants, dont la réparation est onéreuse.

**Section III: Les risques relevant de l'Assurance incendie,  
des risques industriels**

Un incendie ou une explosion de gaz peut mettre en danger de nombreuses vies humaines et entraîner la perte totale de la plate-forme. A titre d'illustration une plate-forme de production regroupe en effet, sur une superficie correspondant à peu près à celle d'un terrain de football et superposés sur plusieurs étages, une usine pétrochimique comportant une source de matière première propre ainsi qu'une installation d'extraction de pétrole ou de gaz naturel, une centrale électrique, un complexe d'hébergement une station de pompage, une plate-forme d'atterrissage pour hélicoptère et bien d'autres équipements encore.

Avant de proposer une quelconque couverture l'assureur doit:

- s'assurer qu'un certain nombre de règles fondamentales de sécurité sont respectées;
- apprécier qu'il prend à sa charge.

C'est le rôle dévolu aux experts et conseillers techniques. En outre une compréhension du fonctionnement et de l'organisation du marché est nécessaire pour maîtriser les principes guidant à la rédaction des polices

## CHAPITRE 5: LE ROLE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION ET DES EXPERTS

Les sociétés de classification et les experts jouent un rôle capital dans la sélection des projets à couvrir par les assureurs.

Grâce à eux l'assureur peut s'assurer du respect de normes éprouvées dans la conception, la construction, l'inspection et l'utilisation des matériels.

### Section I: Les sociétés de classification

- Elles vérifient que la conception de la plate-forme (ou de la barge) satisfait aux critères définis.

Elle peut par exemple vérifier si la conception des installations de sécurité (production d'énergie, équipements de lutte contre l'incendie...) répond aux exigences des règlements nationaux et internationaux.

- La construction de la plate-forme doit répondre à ses règles, la meilleure garantie réside dans la surveillance, par cette société des travaux eux-mêmes (conformité aux plans, contrôle des essais en fin de construction).

- Enfin les sociétés de classification vérifient l'état d'entretien des plates-formes (ou barges) par des inspections annuelles, intermédiaires et spéciales.

\* Les inspections annuelles comportent un examen visuel des structures et des capacités ainsi que des tests d'étanchéité (réservoirs et structures résistantes non ouvertes à la mer), une vérification des équipements électriques et des systèmes de sécurité.

\* Les inspections spéciales (tous les quatre ans), examen des jambes et des mécanismes d'élévation pour les plates-formes auto-élévatrices; mesures d'épaisseur, notamment sur les structures trouvées corrodées,...

\* Les inspections intermédiaires entre les inspections spéciales en vue de surveiller les structures ou équipements méritant une surveillance moins espacées.

Les sociétés de classification faisant autorité en matière offshore sont:

**La Lloyd's Register of Shipping**

**La Det Norske Veritas**

**Bureau Veritas**

**Américan Bureau of Shipping**

**Germanischer Lloyd**

**Offshore Certification Bureau**

**Section II: Les experts ou Bureau d'Expertise offshore**

Il s'agit le plus souvent d'organismes indépendants des compagnies d'assurance et des sociétés assurées animées par des architectes navals et marins.

Ils définissent les risques d'une opération, les analysent, vérifient que rien n'a été négligé, délèguent sur le chantier offshore le ou les experts ayant mission d'approuver, ou éventuellement de ne pas accepter, les conditions dans lesquelles doivent se dérouler les travaux. Les contrats prévoient explicitement que la garantie de l'assureur est subordonnée à l'agrément des opérations par ces experts, sur le chantier lui-même.

L'expert délégué sur le lieu des travaux pour le compte commun de l'assuré (Maître d'oeuvre et/ou entrepreneurs) et de leurs Assureurs remplit un rôle de conseil, qui prolonge sur le site, la fonction de contrôle du Bureau d'expertise offshore.

Les différents intervenants ci-dessus ont permis aux assureurs d'éliminer les risques prévisibles et de sélectionner ceux plus aléatoires. Ceci étant dit l'action des Assureurs pour arriver à maîtriser les risques offshore passe par une étroite collaboration avec les sociétés de classification et les Bureaux d'Experts Offshore.

DEUXIEME PARTIE

LES PROBLEMES D'ASSURANCE

Réponse de marché aux besoins dégagés par l'activité

Comme réponse aux besoins dégagés par l'activité, le marché a développé de multiples formes de couvertures surtout au cours de ces dernières années.

Ceci a été rendu possible par l'accroissement de la capacité de souscription disponible non seulement sur le marché commercial mais aussi sur les marchés mutuels cette capacité supplémentaire a été engendrée aussi grâce à divers intervenants sur le marché d'assurance à savoir les courtiers, les réassureurs et les captives

#### **Chapitre 6:       LE MARCHE D'ASSURANCE. LES DIFFERENTS INTERVENANTS**

Une part très importante des affaires pétrole et gaz est souscrite à LONDRES,

Comme le grand fournisseur de la capacité d'assurance, le marché de LONDRES, et en particulier les Lloyd's restent les plus importants.

#### **Section I:       Capacité de souscription**

En se basant sur l'année 1993, le volume d'affaires souscrites peut être divisé comme suit:

- \* Le marché de Londres \$ 1.250 millions
- \* Le marché des USA \$ 225 millions
- \* Le marché Scandinave \$ 181 millions
- \* L'Europe et le reste du monde \$ 100 millions
- \* Moyen orient \$ 50 millions
- \* Les Mutuels (OIL/TOPSIL) \$ 366 millions

#### **Section II:       Les Courtiers d'Assurance**

La plupart des affaires brassées sur le marché est placée par l'intermédiaire des courtiers.

Ces courtiers d'assurance offshore qu'ils soient de la Lloyd's ou d'autres corporations sont rangés selon leur taille.

- Les plus grandes organisations ont une expertise touchant toutes les sphères de l'assurance et la plupart donnent des conseils et des services en risk-management en plus du courtage.

- Les petites firmes sont spécialisées en assurance pétrole et gaz.

Les affaires internationales sont généralement produites par un petit courtier situé dans le pays où la compagnie opère.

Très souvent la relation entre le petit et le grand courtier sera celle de la maison mère et sa filiale. Mais beaucoup de petits courtiers sont des firmes indépendantes qui cèdent en gros les affaires de leurs clients sur le marché de Londres à travers les courtiers Lloyd's de leur choix.

### Section III: La réassurance

En Offshore il y a un tissu complexe de réassureurs derrière l'assureur direct. Ce réseau permet à l'assureur direct d'accroître sa capacité de souscription grâce à une disponibilité automatique pour tout risque accepté. Dans bien de cas l'assureur direct de tout risque souscrit simultanément en réassurance.

### Section IV Les captives

Une part significative de la capacité de souscription est disponible pour les compagnies pétrolières elles-mêmes à travers la participation de leurs compagnies d'assurance captive.

Cette captive se situe généralement dans un pays où elle peut être administrée à des conditions fiscales efficaces. La captive est responsable d'avoir encaissé les primes pour la part du risque souscrite par elle et de régler les indemnités subséquentes.

De nos jours les captives détenues par les grandes corporations multinationales, dans le secteur pétrolier ou

ailleurs, peuvent participer à différents niveaux aux programmes de leur société mère, peuvent avoir leur réseau de Réassurance et souscrire les risques autres que ceux dans lesquels la société a un intérêt.

**Section V:**        Les acheteurs d'assurance

Les acheteurs d'assurance dans le domaine de l'énergie sont regroupés en deux (2) catégories essentielles:

Les compagnies pétrolières et les entrepreneurs

**A-**        Les compagnies pétrolières

La grande majorité des compagnies pétrolières (grandes multinationales, petites entreprises) choisissent de transférer conventionnellement les risques assurables aux marchés d'assurance mondiaux.

Les compagnies pétrolières rentrent dans une joint-venture (entreprise en participation ou partenariat dans le but de solliciter un permis d'exploration et de développement d'hydrocarbures).

Ces joint-ventures désigneront un opérateur qui administrera la prise des dispositions nécessaires à l'obtention d'un permis afin d'explorer, de forer et de produire et le pétrole et le gaz.

L'opérateur sera par conséquent la partie qui négocie les contrats avec les firmes spécialisées telles que les propriétaires de barges de forage mobiles et les experts de contrôle des puits.

Quant à l'assurance, il est d'usage pour chaque compagnie pétrolière comprise dans une joint-venture d'acheter sa propre police, qui peut être façonnée à ses besoins spécifiques.

La plupart des compagnies achètent une assurance "Package" couvrant leurs intérêts (biens) et activités mondiales, exceptés certains risques tels que la responsabilité des employés qui peut être protégée sur les marchés locaux (cf législation locale).

**B- Les entrepreneurs**

L'industrie pétrolière s'est développée au point où ce sont les entrepreneurs qui remplissent les fonctions majeures dans le projet et l'Engineering, la fabrication, le montage, et la maintenance des installations appartenant aux compagnies pétrolières offshore, laissant ces derniers dans un rôle de propriétaire et administratif.

Il y a des entreprises spécialisées dans les opérations de forage, celles livrant des barges (de levage, de transport), des navires d'approvisionnement, des remorqueurs et des navires spécialisées de pose de pipelines.

En général, les entrepreneurs seront responsables pour assurer leurs propres navires et équipements et les responsabilités inhérentes. (Voir section I)

**Chapitre 7: LES PARTICULARITES DE L'ASSURANCE**

Les spécificités de cette assurance sont inhérentes ou concernent la mission de chaque partie offshore à prendre une assurance, les polices couvrant ces risques (terrestre ou maritime? ) et le poids des engagements

**Section I: Des risques supportés par les Constructeurs, Installateurs et Maîtres d'ouvrage**

Le contrat signé entre le Maître d'ouvrage et l'Entrepreneur fixe les charges et les responsabilités de chacun. Il peut prévoir dans un article les types d'assurance que chacune des parties doit placer.

Du début de la construction à la fin des essais, l'Entrepreneur est, soit propriétaire de l'ouvrage (cas où il est fournisseur) soit gardien (s'il met en oeuvre des matériaux et équipements qui lui sont confiés par le Maître d'ouvrage.

Jusqu'à la signature du procès-verbal de réception provisoire (fin de travaux), l'entrepreneur est responsable de tous les dommages qui pourraient atteindre l'ouvrage, à

l'exception de dommages dûs aux cas de force majeure. Ils assureront par conséquent leurs propres navires, équipements et les responsabilités associées à cela.

A partir de la réception provisoire, la propriété est transférée au maître d'ouvrage et dans la grande majorité des cas, l'Entrepreneur doit une garantie, dont la durée est généralement de douze (12) mois. Sur simple demande du maître d'ouvrage, il rectifie tout défaut qui viendrait à apparaître après la réception, si l'origine du défaut est antérieure à cette réception.

Mais dès que le Maître d'ouvrage prend possession des installations de production qu'il a commandées, il se trouve confronté aux risques mentionnés ci-dessus (Houle, Tempêtes, incendie, Blow-out...). En raison de l'importance des risques encourus, l'exploitant choisit alors de s'assurer.

**Section II:**     Les polices couvrant les installations et opérations

**A-     Pour les installations de production exclusivement offshore**

Ces champs sont situés à proximité de routes maritimes dans des zones difficiles et ils sont équipés de plates-formes de valeurs unitaires élevées.

Les polices couvrant ces risques sont des **POLICES MARITIMES**. Ces polices couvrent parfois les installations d'évacuation, de stockage et de livraison à terre. Tandis que pour le prolongement en mer, de champs pétroliers terrestres quand les risques majeurs sont constitués par les conséquences d'éruption de puits et les dangers de la mer, deux (2) polices sont achetées en ce qui concerne les risques de construction.

\* une police terrestre

\* une police maritime à partir du chargement sur barges.

**B- Pour les plates-formes mobiles**

Elles ont été presque systématiquement couvertes par des polices maritimes émises par des assureurs traitant et les risques de construction et les risques d'exploitation.

Mais lorsque la branche offshore s'est progressivement développée, elle a englobé ces deux types de risques.

**Section III: Les caractéristiques liées au poids des engagements**

Deux notions paraissent primordiales ici:

**A- La notion de cumul de valeurs et d'engagements**

La valeur élevée de chaque installation et le fait qu'il y ait généralement plusieurs plates-formes sur un même champ de pétrole ou de gaz, parfois très proches les unes des autres, se traduisent fréquemment par de gigantesques concentrations de valeurs.

A fortiori quand il s'agirait de plate-forme fixe multifonctions constituée par un empilage de modules sur une surface réduite.

La valeur totale des installations de tel champ peut s'élever à cinq (5) milliards de dollars.

Généralement les grands risques offshore sont détenus par des groupes pétroliers multinationaux, associés au sein d'un consortium pour explorer, développer et exploitation une concession.

Aujourd'hui l'assurance de tels risques se fait de façon indépendante et individualisée par compagnie sous la forme d'un programme "PACKAGE".

Chaque programme d'assurances, regroupant l'ensemble des intérêts et des couvertures en exploitation, en développement et en production (souvent monde entier) d'une compagnie pétrolière, fait l'objet d'un placement sur les marchés.

**B- La notion du sinistre maximum possible**

Un seul et même événement important peut causer des dommages à plus d'une installation sur un champ de pétrole, voire dans toute une région maritime.

Pour apprécier le cumul de sinistres par événement, il est prudent de se baser au moins sur une perte totale. Ainsi, pour un souscripteur de ces risques, la valeur assurée ne représente qu'un pourcentage du sinistre maximum possible.

**Chapitre 8: LES GARANTIES D'ASSURANCE DISPONIBLES**

Il est possible que le secteur de souscrire en dehors de la garantie des Dommages Matériels d'autres garanties complémentaires telles que la Responsabilité civile, la maintenance...

Ces garanties se présentent généralement sous la forme de polices "Tous risques" ou de "Package" adaptés à la vulnérabilité de l'installation et aux besoins spécifiques de l'Assuré.

**Section I: Garantie de Risque de Construction et de Développement jusqu'au Site d'Exploitation**

Elle est délivrée aux conditions des "Institute Clauses for Builders' Risks" ou aux conditions de la "Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navire en Construction". Ces conditions sont complétées par des éléments de l'assurance "Tous risques chantiers".

Le transfert des installations offshore du chantier au lieu d'installation est garanti en général suivant les conditions de l'assurance corps de navires (Institute Voyage Clauses).

**Section II:** Garantie pour l'exploitation d'installations Offshore

L'exploitation couvre les études préliminaires et l'accord des concessions, les phases d'exploration, de production et de transport, jusqu'à la mise sur le marché des produits.

**A-** Pour les Navires Foreurs chargés du Ravitaillement ou pour les Plates-formes équipées de Moyens de Propulsion

On utilise les conditions d'Assurance Corps en usage pour l'assurance des bateaux de commerce, telles que les "Institute Time Clauses Hulls".

Sont couverts entre autres, les dommages et pertes par gros temps, l'échouement, la collision, l'incendie, l'explosion, les contributions à l'Avarie Commune et à la Responsabilité Civile Collision.

**B-** Les Unités Flottantes Sans Propulsion "entièrement" autonomes (Plates-formes submersibles et semi-submersibles auto-élévatrices)

Elles sont assurées suivant la formule:

"London Standard Drilling Barge" (voir appendices)

**C-** Les Plates-formes fixes (de forage et de production)

Aujourd'hui on prend pour base la formule:

"London Standard Platform All Risks" (voir appendices)

A, B et C constituent l'assurance des dommages matériels causés à ces installations.

**D-** La "Cost of Well" et "Cost of Control"  
(Voir chapitre 12, IIIe partie)

**Section III:** Garanties supplémentaires

En dehors des garanties ci-dessus présentées il en est d'autres qui s'étendent aussi bien à la phase de transfert de la construction qu'à la phase d'exploration.

**A-** Assurance des frais pour l'évacuation de l'épave

S'applique à l'obligation qui incombe à l'exploitant d'une unité flottante ou fixe implantée au large des Côtes d'un Etat d'évacuer ou les débris en cas de perte totale ou

réputée totale de l'installation. Il s'agit donc de couvrir exclusivement l'évacuation de la plate-forme par suite d'un sinistre indemnisable.

**B- Assurance de Perte de Bénéfices "Loss of Earnings"**

Elle couvre, sur la base de montants journaliers convenus, la perte de bénéfice prouvée et/ou les frais généraux permanents.

L'indemnisation au titre d'une telle police présuppose la survenance d'un événement indemnisable au titre de l'Assurance Dommage (police Corps maritime couvrant l'exploitation des installations offshore).

Les montants journaliers fixés peuvent se monter à plus de 100.000 \$ US par jour.

L'obligation d'indemniser de l'assureur prend effet après une franchise de 8, 14, 20 ou 30 jours.

Plafond d'indemnisation par sinistre et par an. Dans la pratique, seules les unités flottantes et les installations stationnaires de petite ou moyenne dimension sont assurées contre "l'interruption d'exploitation".

Une perte totale ou un dommage équivalent à une perte totale n'entraîne aucune obligation de dédommagement du fait de l'assurance Loss of Earnings.

**C- L'Assurance de la maintenance**

C'est une garantie issue de l'assurance "Tous risques" (CAR/EAR). La période durant laquelle l'entreprise de construction peut voir sa responsabilité engagée est le plus souvent fixée à douze (12) mois à compter de la "provisional acceptance" (réception provisoire).

L'entreprise de construction est tenue, tout au long de cette période, satisfaire aux obligations définies dans les clauses du contrat relatives à la maintenance et d'effectuer à ce titre les améliorations et réparations nécessaires ou, le cas échéant, de remplacer des pièces.

Les assureurs Transports seraient d'accord pour insérer dans ces clauses l'élimination d'un "vice caché" couvert habituellement dans le cadre de police pour la construction et le transfert d'installations.

la garantie maintenance prend effet dès:

- la livraison de la partie d'ouvrage ou du module réalisé au maître d'ouvrage;
- l'établissement du certificat de réception provisoire;
- ou la mise en service par l'exploitant de la partie d'ouvrage ou du module livré.

Les garanties accordées traditionnellement dans le cadre des assurance CAR/EAR moyennant paiement d'une surprime donnent droit à indemnisation pour

a) les dommages causés aux biens assurés par le "contractor" pendant les travaux de maintenance prévus au contrat ou lors d'autres travaux: Maintenance visite

b) les frais de réparation au titre de dommage dont le fait générateur a pris naissance au cours de la période de construction Comprise entre l'établissement de la police et le début de la période de Maintenance, et dont le constructeur/fournisseur assure la responsabilité conformément aux termes du contrat et qui résultent par conséquent d'un vice de matériau, d'une mauvaise exécution et d'une erreur de conception: Maintenance Etendue.

Dans les polices du risque de construction offshore, c'est presque toujours une troisième variante qui s'applique: la Maintenance Garantie.

Cette dernière se distingue de la "Maintenance Etendue" par le fait que l'événement générateur du dommage ne doit pas obligatoirement survenir pendant la période de construction et qu'il peut se produire à un moment quelconque avant la prise d'effet de la garantie Maintenance. Cela signifie que même les dommages survenus avant la prise d'effet de la garantie, mais non découverts sont indemnisables au titre de ladite police.

D- Assurance responsabilité Civile Collision

C'est la clause numéro 1 des :

"Institute time Clauses Hull" et "Institute Voyage Clauses Hull". La clause prévoit la garantie des 3/4 du montant des

recours de tiers pour dommages matériels exercés contre la navire à la suite d'un abordage et ceci à concurrence des 3/4 de la valeur assurée sur corps et machines.

Elle constitue une véritable police distincte de la partie du contrat relative aux pertes et avaries.

Cette même clause dans les "Institute Clauses for Builder's" garantit non plus les 3/4 mais les 4/4 de responsabilités pour les dommages matériels consécutifs à abordage à concurrence des 4/4 de la valeur assurée sur corps et machines.

**E- Assurance "Protection and Indemnity" (P & I)**

Elle garantit contre les recours des tiers exercés sur les propriétaires d'unités flottantes, dans la mesure où ceux-ci ne sont pas couverts par l'assurance RC Collision (Cas où par exemple, lorsque des 3/4 seulement du dommage Collision sont indemnisés par l'assurance RC Collision).

De tels recours peuvent comprendre des dommages et pertes qui résultent de la responsabilité de l'armateur en raison des prescriptions légales (mort ou dommages corporels et dommages causés à des objets étrangers du fait de l'activité d'un navire) ou du fait de rapports contractuels (dommages à la cargaison dans le cas de violation de la convention d'affrètement).

**F- Les autres RC (RC particulières)**

Celles qui ne sont couvertes ni par l'assurance RC Collision ni par l'assurance P & I. Des recours de RC peuvent provenir de dommages traditionnels aux personnes ou aux objets et de dommages spéciaux de pollution par le pétrole. L'en peut à ce niveau dire que l'offshore comme branche d'assurance offre un éventail de couvertures.

D'autres garanties supplémentaires peuvent être accordées à l'exploitant pour couvrir ses besoins spécifiques. Nous citerons à titre d'exemple la garantie optionnelle Stand-by (cf chapitre 12).

En outre une possibilité de couverture est offerte aux Sociétés pétrolières par le canal du marché mutuel (OIL, PAND I, TOPSIL). ces mutuelles ont développé un certain

nombre de possibilités de couvertures qui allient les garanties traditionnelles du marché commercial et la garantie de certains risques exclus sur ce dernier.

Ces différentes possibilités seront détaillées en appendice.

Enfin après avoir accepté et apprécié le risque, il ne reste plus à l'Assureur que d'en fixer les conditions tarifaires. Malheureusement en la matière il n'existe pas de tarif type mais des tarifs de référence. Ces tarifs sont mis au point par les Réassureurs. L'exemple le plus immédiat est celui de la SCOR qui a monté un tarif offshore des installations fixes et mobiles. tarif construction et tarif exploitation.

Le problème de tarification en offshore sera mis en exergue dans la dernière partie du travail à partir d'un exemple pris sur le modèle Congolais.

TROISIEME PARTIE

L'EXPERIENCE CONGOLAISE

La première police au Congo date 1978. Il s'agissait d'une police couvrant des biens offshore et comprenant une "Tous risques chantiers (TRC) et une garantie Exploitation.

De nos jours les différentes polices existant sur le marché revêtant la forme de "Bloc Police Marine".

Ces polices sont taillées à l'intérêt de l'Assuré et couvrent tant les biens offshore qu'onshore de l'Assuré et réassurées auprès des captives des sociétés Pétrolières.

## **Chapitre 9: LE CODE DES HYDROCARBURES ET LE CO-COURTAGE**

### **Section I: Le code des hydrocarbures (mai 1994)**

L'article 37 dudit code dispose :

"La société participant aux activités couvertes par une autorisation de prospection, un permis de recherche ou un permis d'exploitation est tenue, pour la couverture des risques liés à toutes ses activités pétrolières au Congo, de souscrire des Polices d'assurance auprès des établissements d'assurance Congolais, conformément à la réglementation en vigueur, à condition que lesdits établissements aient les moyens de garantir ces risques.

Ces polices sont souscrites en co-courtage par l'intermédiaire de cabinets de courtage congolais et de cabinets de courtage proposés par la société.

Toutefois, à la demande de la société et après concertation avec l'Etat, il peut être dérogé aux prescriptions du présent article".

Les activités d'exploitation offshore des compagnies opérant au Congo sont couvertes par un permis d'exploitation. La nature de ce permis favorise une exploitation en commun par plusieurs compagnies pétrolières.

Les polices d'Assurance souscrites sont:

- La Bloc Police Marine portant sur:

\* Les dommages matériels en mer;

\* Les frais de reprise en main des puits/dépenses de reforage;

- \* La couverture des actes terrorisme;
- \* Les garanties annexes.
- La Bloc Police Risques Divers.

## Section II: Le Co-Courtage

L'article 37 ci-dessus fait obligation aux sociétés de passer par les co-courtiers.

En fait à ce niveau la compagnie pétrolière désigne un courtier local qui travaille avec un autre étranger courtier mondial de la compagnie.

Ainsi qu'intervient le CCDE (Cabinet Conseil d'Entreprise) au plan local, et la CECAR pour ELF.

Dans le cas de AGIP, la captive joue également le rôle de courtier.

Le courtier local est en contact direct avec les assurés, il récolte toutes les informations concernant l'appréciation du risque (et les transmet au courtier mondial), il transmet la police au souscripteur local.

Le courtier étranger adresse à la société locale la Note couverture du Réassureur, les avenants, le rapport final ou l'expert en cas de sinistre...

## Chapitre 10: LES ASSURES

Les sociétés pétrolières ELF AQUITAINE et AGIP RECHERCHES CONGO SA sont les principaux intervenants sur les champs pétroliers offshore congolais.

Ces différentes sociétés s'assurent séparément. Chacune d'elles assure son intérêt ainsi que celui de ses entrepreneurs, sous-traitants et co-associés. Leur Bloc Police Marine est établie au pourcentage d'intérêt qu'elles ont dans les différents champs.

## Chapitre 11: LES RISQUES ASSURES

Les biens assurés sont les plates-formes fixes en mer, les barges de travail ainsi que les câbles électriques, Flowlines, Sea-lines, Pipelines.

Ces biens sont situés sur les champs offshore suivant, faisant l'objet d'exploitation.

- Loango
- Zatchi
- Emeraude
- Likouala
- Yanga
- Sendji
- Tchibouela
- Djeno (terminal)

Ils représentent une valeur déclarée globale d'environ \$ US 2.138.000.000

D'une manière globale ELF a un intérêt de 65% et AGIP 35%

## Chapitre 12: LES BLOC POLICE MARINE DU MARCHE CONGOLAIS

### Section I: Les conditions générales

Les conditions générales traitent des plafonds de garantie, des franchises et valeurs assurées.

#### A- Plafonds

Tous les plafonds indiqués sont applicables au pourcentage d'intérêt de l'assuré, sauf stipulation expresse d'une convention contraire.

#### B- Franchises

Les franchises indiquées dans la police sont applicables à un intérêt de 100 %, et quand la part assurée correspond à moins de 100 %, les franchises sont réduites proportionnellement, sauf stipulation contraire, pas de franchise en cas de perte totale et règle de non cumul des franchises (Sinistres concernant plusieurs sections de la police, plus haute franchise).

C- Valeurs assurées

Les valeurs assurées sont celles avancées dans les déclarations de l'assuré et retenus par le courtier de la captive.

**Section II:** Conditions Générales s'appliquant à toutes les sections

Les condition générales s'appliquant à toutes les sections portant sur:

a) L'exclusion des risques de guerre: sont exclus de la police sauf clause imprimée, les pertes, dommages, responsabilités ou dépenses résultant d'actes nommément énumérés.

b) L'exclusion du Terrorisme applicable aux Assurances des Dommages Matériels, Augmentation du Coût de reconstruction des plates-formes, frais de reprise en main des puits et dépenses de reforage.

c) l'extension des garanties

\* pertes ou dommages aux biens assurés ou dépenses en résultant, directement causés par une autorité gouvernementale agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés pour prévenir ou atténuer un dommage ou une menace de pollution, résultant directement d'un dommage aux biens assurés couverts par la police à condition que l'assuré ne fasse pas preuve de manque de diligence.

d) aux transports garantis par la police

La garantie s'appliquera uniquement aux transports vers ou depuis les ports ou endroits dans une limite de 1.500 km du (des) site(s) d'exploitation du (des) bien(s) pour le(s) quel(s) de(s) transport(s) s'applique(nt), ou tenu couvert selon une prime à convenir.

e) La faculté d'exonération des Responsabilités et Abandon de recours.

\* L'assuré peut assurer lui même les responsabilités ou accorder des exonérations de responsabilité sans que cela n'affecte les garanties du présent contrat, sous réserve que tels contrats soient conclus antérieurement au sinistre et que les droits et obligations des Assureurs

soient gouvernés selon les clauses desdits contrats.

\* Les assureurs de la présente police abandonnent leurs droits de recours contre toute partie vis à vis de laquelle l'Assuré a renoncé ou limité ses droits à indemnisation avant survenance au sinistre, et contre tout assuré additionnel, directeurs cadres, employés ainsi que les membres de la famille.

f) Les sinistres en évolution à l'exploitation

Les assureurs accordent leurs garanties aux clauses et conditions de la police comme si la totalité du sinistre était survenue avant l'expiration de la police d'assurance.

g) L'obligation de Déclaration au courtier de la captive de tout accident susceptible de donner naissance à une réclamation au titre de la police et autres déclarations obligatoires en vertu des clauses de la police.

h) Le commissionnement d'experts ou adjusters

i) L'arbitrage en cas de désaccord.

j) L'inspection des dossiers de l'assuré

Pendant la durée de la Police ou à tout moment postérieur à celle-ci, et à l'intérieur d'une période pendant laquelle on peut intenter une action contre les assureurs, ces derniers auront le privilège d'inspecter les livres de l'assuré pour tout ce qui a trait aux coûts, réparations, revenus et dépenses de toute nature relatifs aux biens assurés; ces livres seront accessibles au représentant des assureurs à tout moment pendant les heures de travail normales.

k) La prime

Une prime provisionnelle est payable à la souscription. Cette prime provisionnelle représente 80% de la prime conventionnelle. Il est agréé entre les parties que dès que possible après l'expiration de cette police l'assuré déclarera au courtier de la captive le détail de tous les risques couverts de telle façon qu'une prime conventionnelle finale puisse être calculée sur la base des taux conventionnellement agréés. Dans le cas où un ou

soient gouvernés selon les clauses desdits contrats.

\* Les assureurs de la présente police abandonnent leurs droits de recours contre toute partie vis à vis de laquelle l'Assuré a renoncé ou limité ses droits à indemnisation avant survenance au sinistre, et contre tout assuré additionnel, directeurs cadres, employés ainsi que les membres de la famille.

f) Les sinistres en évolution à l'exploitation

Les assureurs accordent leurs garanties aux clauses et conditions de la police comme si la totalité du sinistre était survenue avant l'expiration de la police d'assurance.

g) L'obligation de Déclaration au courtier de la captive de tout accident susceptible de donner naissance à une réclamation au titre de la police et autres déclarations obligatoires en vertu des clauses de la police.

h) Le commissionnement d'experts ou adjusters

i) L'arbitrage en cas de désaccord.

j) L'inspection des dossiers de l'assuré

Pendant la durée de la Police ou à tout moment postérieur à celle-ci, et à l'intérieur d'une période pendant laquelle on peut intenter une action contre les assureurs, ces derniers auront le privilège d'inspecter les livres de l'assuré pour tout ce qui a trait aux

coûts, réparations, revenus et dépenses de toute nature relatifs aux biens assurés; ces livres seront accessibles au représentant des assureurs à tout moment pendant les heures de travail normales.

k) La prime

Une prime provisionnelle est payable à la souscription. Cette prime provisionnelle représente 80% de la prime conventionnelle. Il est agréé entre les parties que dès que possible après l'expiration de cette police l'assuré déclarera au courtier de la captive le détail de tous les risques couverts de telle façon qu'une prime conventionnelle finale puisse être calculée sur la base des taux conventionnellement agréés. Dans le cas où un ou

plusieurs biens assurés par cette police subiraient une perte totale, la prime brute relative à ce ou ces biens (dommages matériels) qui reste due pour la période d'assurance postérieure ou sinistre sera remboursée à l'assuré.

**Section III: Durée de l'Assurance**

La période d'assurance pour le Bloc Police Marine s'étend du 1er janvier au 31 décembre de l'année à zéro (0) heure. Soit une période de douze (12) mois. L'heure locale en vigueur à l'emplacement des risques étant la référence. Un arrêté d'assurance pris par la société précise cette période.

**Section IV: "Section I: Assurance des dommages matériels"**

Plafond par article augmenté du plafond séparé de 50% pour les garanties additionnelles:

Mesures conservatoires,

Sauvetage,

Frais de sauvetage

Retirement d'épaves/débris

s'appliquant aux sous-sections ci-après:

**Sous-section A:** Plates-formes fixes en mer

**Sous-section B:** Sea-lines, Flowlines, Pipelines, Systèmes de collecte et de chargement

**Sous-section C:** Risques de guerre

Risques assurés

A- Barges de travail (conditions corps et machines + bonne arrivée)

B- Plates-formes fixes en mer (conditions tous risques des plates-formes fixes en mer)

C- pipelines, Sea-lines, flowlines, systèmes et collecte et de chargement. ("Tous risques pipelines")

Franchises

\* Aucune franchise n'est applicable aux réclamations pour

perte totale effective et/ou perte totale transigée et/ou perte totale arrangée.

\* Règle de non cumul des franchises (toutes sections):

Si un sinistre concerne plusieurs articles assurés ou bien relève de plusieurs sections ou sous-sections de la police, l'assuré ne supportera que la plus haute des franchises ou excess, applicables lors du règlement au total des indemnités dues en raison d'un seul et même sinistre et/ou accident et/ou événement.

\* Autres franchises en pourcentage de la valeur assurée ou du montant du sinistre pour 100% d'intérêt; ou franchises à convenir.

#### Calcul des primes

A- Barges de travail: un taux s'applique à la valeur corps et machines. Et en cas d'augmentation de la valeur de l'unité un taux spécifique s'appliquera sur le supplément de la valeur.

B- Plate-formes: Au taux de prime des plates-formes s'appliquera une réduction de x% selon la destination de la plate-forme (habitation, plate-forme de production...)

C- Pipeline et assimilés: le taux de prime sea-lines, pipelines...

#### "Section II": Augmentation du coût de reconstruction des plates-formes

Le plafond est un pourcentage des valeurs assurés en section I sous-section A avec un maximum par article augmenté du plafond séparé de 50% pour les garanties additionnelles:

Mesures conservatoires,

Sauvetage,

Frais de sauvetage

Retirement d'épaves/débris

#### Conditions

La garantie intervient si, et seulement si, un sinistre de perte totale a été pris en charge au titre de la sous-section de la section I correspondant aux biens assurés et

qu'il y ait responsabilité ou non.

Franchises Néant

Calcul des primes

Le taux de prime est un pourcentage de taux de primes plates-formes.

"Section III:

sous-section I. Assurance des frais de reprise en main des puits (Cost of control Insurance)

1- Objet de l'assurance

Cette assurance a pour objet de garantir les dépenses engagées par l'Assuré pour reprendre le contrôle de tous les puits de pétrole ou de gaz, dans les limites territoriales spécifiées.

2- Définition des dépenses

Dans le cas où le(s) puits assuré(s) devien(nen)t hors de contrôle, les souscripteurs rembourseront à l'Assuré les dépenses de matériels et fournitures requises, les frais engagés pour les services de personnes physiques ou sociétés spécialisées dans la reprise en main des puits, y compris ceux engagés pour le forage d'un puits de déviation ("Directional Drilling") et opérations similaires nécessaires à la reprise du contrôle du (des) puits.

3- Définition de la perte de contrôle d'un puits ("Well out of control")

Un (des) puits sera (seront) considéré(s) comme étant hors de contrôle pendant la seule période où se manifeste un flux continu de fluide de forage, d'huile, de gaz ou de d'eau, au-dessus de la surface du sol ou du fond marin TANT QUE CE FLUX DEMEURE INCONTROLABLE par un bloc obturateur de puits ("Blow-out preventer") et/ou vannes d'urgence ("Storm chokes") et/ou têtes de puits et/ou vannes de sécurité installés dans ou sur le puits.

4- Cessation de la garantie

pour toutes les opérations comprenant un (des) puits assuré(s) par la présente SECTION, les engagements des souscripteurs relatifs aux frais de reprise en main du

(des) puits cesseront lorsque le(s) puits est (sont) de nouveau contrôlé(s) au-dessus de la surface du sol ou du fond marin.

5- Nonobstant toutes dispositions contraires que les clauses de cette sous-section pourraient contenir, aucune indemnité ne sera versée au titre des:

Dommages corporels, maladies, affections, décès, indemnisation des accidents de travail, perte de trou, de tiges de forage, dommages causés à une partie quelconque du rig de forage et des équipements des entrepreneurs, dommages et pertes aux biens, pertes de production, tous frais de repêchage, toutes dépenses de conditionnement du (des) puits destinés à reprendre les opérations de forage.

6- Puits d'intervention ("Relief Wells")

Tous les puits d'intervention seront tenus couverts en ce qui concerne les coûts, responsabilités ou dépenses tels qu'ils sont couverts au titre du paragraphe 1 sous réserve que les Assureurs soient informés du détail des opérations et que toutes les conditions spéciales ou expresses ("Warranties") soient remplies et également moyennant la prime additionnelle requise par les assureurs.

7- Conditions

- A. Aucune assurance supplémentaire de frais de reprise en main ne doit être placée pour le compte de l'Assuré sur les puits assurés par cette Section.
- B. Cette assurance est subordonnée à la mise en place d'un bloc obturateur de puits ("Blow-out Preventer") de fabrication standard à la surface du puits en cours de forage, ce bloc obturateur de puits devant être installé et testé en conformité avec les pratiques habituelles de forage.
- C. Non cumul de la présente garantie avec des indemnités recueillies par ailleurs pour le même sinistre.
- D. Il est convenu et agréé que la couverture prévue par la présente SECTION n'est pas sujette à la participation de l'Assuré en coassurance.
- E. Subrogation: Les Assureurs peuvent demander à l'Assuré la cession de tous droits de recours contre toute partie à la

suite d'une perte ou d'un dommage dans la mesure où les Assureurs en auront réglé l'indemnité correspondante.

- F. En considération de la prime appliquée, il est convenu et agréé que même si la présente police venait à expiration sans être renouvelée ou si elle était résiliée avant terme, la couverture serait maintenue sur tout puits ou tout puits d'intervention se trouvant en cours de forage à la date de cette expiration ou résiliation, SOUS RESERVE DES DISPOSITIONS DU PARAGRAPHE 4 - CESSATION DE LA GARANTIE. TOUTEFOIS, TOUS LES PUIITS DEBUTANT A CETTE DATE D'EXPIRATION OU DE RESILIATION OU POSTERIEUREMENT, SERONT EXCLUS DE LA COUVERTURE DE LA PRESENTE SECTION.
- G. LA CLAUSE COUVRANT LES MESURES CONSERVATOIRES ("Sue and Labour") FIGURANT PAR AILLEURS DANS LA POLICE NE SERA PAS APPLICABLE A CETTE SOUS-SECTION.

Section III:     Sous-section 2 - Assurance des dépenses de refo-  
rage et/ou de remise en production (Expenses of  
 Reddilling/Recompletion Insurance)

1- Garanties

Sont couvertes les dépenses engagées pour remettre en état ou reforer tout puits ou toute partie de puits qui viendrait à être perdu ou endommagé à la suite d'un tremblement de terre, d'une éruption, d'un puits hors de contrôle, d'un cratère ou d'un incendie, survenant au-dessus ou en-dessous de la surface du sol ou du fond marin et/ou résultant d'un dommage aux équipements se trouvant au-dessus de la surface du sol ou du fond marin, dû à un événement couvert suivant les conditions de la SECTION I (même si un tel équipement/bien lui-même peut ne pas être déclaré dans la police) et pour autant que le puits, ou la partie du puits, ne peut pas être récupéré ou remis en état par des moyens autres que le reforage. cependant, le présent paragraphe ne couvre pas les frais exposés si un puits peut être repris en utilisant le train de tiges ("Drill Stem") laissé dans le puits assuré, ou s'il peut être repris par un puits d'intervention foré dans le but de

contrôler l'éruption, le cratère ou l'incendie.

Sont également incluses dans la garantie, les dépenses engagées comme ci-dessus par suite de rupture de "Crown" et/ou "Travelling Block" et/ou ligne et/ou câble de forage utilisé dans le "Block" et/ou "Rotary Rig Hoist System", quelle qu'en soit la cause et par suite du glissement de terrain ou éboulement se produisant au-dessus de la surface du sol et/ou du fond marin.

L'engagement des Assureurs au titre de ce paragraphe ne pourra en aucun cas excéder CENT VINGT CINQ POUR CENT (125 %) des dépenses engagées pour forer le puits initial jusqu'à la profondeur à laquelle le sinistre garanti est survenu, en ce qui concerne les puits en forage, mais avec une augmentation de DIX POUR CENT (10 %) par année cumulée (sans toutefois excéder DEUX CENTS CINQUANTE POUR CENT (250 %) du coût original), en ce qui concerne les puits en production et en "Shut-In".

EN AUCUN CAS, LES ASSUREURS N'AURONT A REpondre DES FRAIS ENGAGES POUR FORER UN Puits AU-DELA DE LA PROFONDEUR ATTEINTE AU MOMENT OU L'EVENEMENT S'EST PRODUIT, LORSQUE L'ERUPTION OU LE CRATERE EST SURVENU OU LORSQUE LE Puits EST DEvenu HORS DE CONTROLE.

2- Evaluations

- A. Les produits utilisés ou consommés seront facturés, au titre du sinistre, sur la base de leur coût effectif pour l'Assuré.
- B. Les autres dépenses seront facturées, au titre du sinistre, sur la base des frais réellement supportés.

3- Exclusions

NONOBTANT TOUTES LES DISPOSITIONS CONTRAIRES QUE LES CLAUSES DE CETTE SOUS-SECTION POURRAIENT CONTENIR, AUCUNE INDEMNISATION NE PORTERA SUR :

- A. LES DOMMAGES CORPORELS, LA MALADIE, L'INDISPOSITION, LA MORT, L'INDEMNISATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL; LA PERTE DU TRAIN DE TIGES DE FORAGE; LES DOMMAGES A TOUTES PARTIES DU "RIG" ET DES EQUIPEMENTS DE FORAGE APPARTENANT AUX

ENTREPRENEURS; LES PERTES OU DOMMAGES A TOUS BIENS; LES PERTES DE PRODUCTION; AINSI QUE TOUS LES FRAIS DE REPECHAGE (sauf si de tels frais de repêchage sont exposés en liaison avec le reforage ou le reconditionnement);

B. LE COUT DE REFORAGE ET/OU DE REMISE EN PRODUCTION OU DES EQUIPEMENTS SITUES DANS LE PUIT, LORSQU'IL S'AGIT D'UN PUIT QUI FUT BOUCHE COMPLETEMENT ET ABANDONNE PAR L'ASSURE, AVANT LA SURVEILLANCE DES DOMMAGES.

4. Cessation de la garantie

LA GARANTIE CESSE LORSQU'UN PUIT ENDOMMAGE OU PERDU EST RESTAURE A SA PROFONDEUR INITIALE ET DANS UN ETAT COMPARABLE A CE QUE QUI EXISTAIT IMMEDIATEMENT AVANT LA SURVEILLANCE DU SINISTRE.

Section III:

Sous-section 3: Couverture optionnelle en ce qui concerne tous les puits Assurance de la pollution et des fuites

1. Conventions

Les Assureurs acceptent d'indemniser l'Assuré ou de régler pour son compte:

- a) Toutes sommes que l'Assuré sera tenu de payer en vertu des lois, en raison de dommages corporels (entraînant ou non la mort) et/ou de toutes pertes ou dommages, de privation de jouissance des biens causés directement ou indirectement par des fuites, une pollution ou une contamination provenant des puits en perte de contrôle au-dessus de la surface de la terre ou du fond marin provenant des opérations couvertes par cette police;
- b) Les coûts exposés pour enlever, neutraliser ou nettoyer les suintements, les substances polluantes ou contaminantes qui émanent de telles opérations y compris les frais engagés pour empêcher ces substances d'atteindre le rivage.

Ces garanties ne sont opérantes que si les fuites, la pollution ou la contamination, donnent lieu à une

réclamation faite au cours de la période de validité de la police (y compris toute prolongation de celle-ci prévue au paragraphe F de la SECTION III) et pour laquelle un avis de sinistre a été communiqué sans délai, conformément aux Conditions Générales de la police; toutefois, toute réclamation formulée à la suite des circonstances évoquées sans ledit avis, sera réputée, pour l'application de cette police, avoir été faite pendant la période de validité de celle-ci.

Il est expressément convenu qu'en cas de faillite ou d'insolvabilité de l'Assuré, les Assureurs ne seraient pas relevés de l'obligation de payer l'indemnité qu'ils auraient dû payer en l'absence de faillite ou d'insolvabilité.

2. Réclamations postérieures à l'expiration de la police (Discovery clause)

Dans le cas où cette police ne serait pas renouvelée, soit du fait des Assureurs, soit du fait de l'Assuré, ce dernier aura droit à une prolongation de la garantie conférée par cette Sous-Section, en ce qui concerne toute(s) réclamation(s) qui pourrai(en)t être faite(s) à son encontre pendant une période de QUATRE VINGT DIX (90) jours suivant la date d'expiration de la police, mais seulement en raison de tout incident survenu avant cette date d'expiration.

3. Clauses suspensives (Warranties)

La garantie est strictement subordonnée à l'obligation pour l'Assuré de tout mettre en oeuvre pour vérifier que lui-même et/ou ses entrepreneurs satisfont à tous les règlements et règles de l'art concernant l'installation des Blocs Obturateurs de Puits ("Blow-out Preventer"), des vannes de sécurité et autres équipements permettant de minimiser les dommages ou la pollution.

La garantie est également strictement subordonnée, en cas de "Blow-out" ou autre échappement de pétrole ou de gaz, à l'obligation pour l'Assuré de faire tous ses efforts pour reprendre en main le puits ou stopper l'échappement.

#### 4. Exclusions

Cette sous-section ne couvre pas:

- a) LES AMENDES OU PENALITES, INCLUANT NOTAMMENT, SANS QUE CETTE ENUMERATION SOIT EXHAUSTIVE, LES DOMMAGES ET INTERETS PENAUX OU EXEMPLAIRES, IMPOSES EN VERTU DES LOIS DE TOUT PAYS OU ETAT.
- b) TOUTE RESPONSABILITE QUELCONQUE DEJA ASSUREE PAR UNE AUTRE POLICE EN VIGUEUR, OU TOUTE RESPONSABILITE QUI SERAIT GARANTIE PAR UNE AUTRE POLICE, SI LA PRESENTE EXTENSION DE GARANTIE N'EXISTAIT PAS.  
Toutefois, cette exclusion ne vise pas les sommes excédent le montant qui aurait dû être payé au titre de telles autres polices supposées jouer au premier rang.
- c) TOUTES PERTES, DOMMAGES, PERTES DE JOUISSANCE OU COUTS DE NETTOIEMENT DES BIENS APPARTENANT A L'ASSURE OU DONT L'ASSURE A LA GARDE, LE CONTROLE OU LA CHARGE.
- d) TOUS FRAIS DE REPRISE EN MAIN D'UN PUIITS, NI LES COUTS DE FORAGE DE PUIITS D'INTERVENTION, QUE CES PUIITS D'INTERVENTION SOIENT EFFICACES OU NON.
- e) LES RECLAMATIONS PROVENANT DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT DE FUITE, POLLUTION OU CONTAMINATION SI UNE TELLE, POLLUTION OU CONTAMINATION:
  - (i) EST INTENTIONNELLE DE LA PART DE L'ASSURE OU DE TOUTE AUTRE PERSONNE OU ORGANISATION AGISSANT POUR LE COMPTE DE L'ASSURE;
  - (ii) OU RESULTE DIRECTEMENT D'UNE VIOLATION OU D'UN NON-RESPECT DE TOUTE ORDONNANCE GOUVERNEMENTALE, REGLEMENT OU LOI S'APPLIQUANT A LA SITUATION.
- (f) LES RECLAMATIONS RESULTANT DIRECTEMENT DU TRANSPORT DU PETROLE OU AUTRES SUBSTANCES SIMILAIRES PAR BATEAU.

SECTION III:Sous-section 4 - Couverture OptionnelleDEPENSES DE STAND-BY(sur déclaration préalable)

Cette Sous-section couvre les dépenses de "STAND-BY" telles que figurant dans les contrats de forage et qui sont exposées du fait et pendant que les barges de forage ou autres équipements de forage sont en "STAND-BY" dans un site abrité ou l'endroit le plus proche, à la suite d'un sinistre couvert au titre de la SECTION III de cette police, lorsque ces moyens sont empêchés d'intervenir ou de travailler uniquement du fait même de la survenance du sinistre.

CETTES SOUS-SECTION NE COUVRE PAS LES DEPENSES DE "STAND-BY":

- a) DEJA COUVERTES AU TITRE DES AUTRES SOUS-SECTION DE LA POLICE;
- b) DANS L'HYPOTHESE D'UNE PERTE TOTALE EFFECTIVE OU REPUTEE TOTALE OU ARRANGEE DE(S) LA BARGE(S) DE FORAGE OU DES EQUIPEMENTS;
- c) A PARTIR DE L'INSTANT OU L'(ES) UNITE(S) EST (SONT) SOUS CONTRAT POUR FORER UN PUIT D'INTERVENTION.

SECTION IV: ASSURANCE DES ACTES DE TERRORISMEPLAFOND

A concurrence de francs CFA par événement pour l'intérêt assuré, mais toujours soumis aux sous-limitations des SECTIONS I, II et III.

FRANCHISES/EXCESS

Soumis aux franchises/excess applicables aux SECTIONS I et III.

I - CONDITIONS

Cette SECTION a pour seul objet, compte tenu des clauses et conditions dont il est fait état plus loin, de garantir à l'Assuré l'indemnisation des pertes, dommages ou dépenses qui seraient couverts par les SECTIONS I, II et III,

n'était l'existence de la clause ci-après:

"NONOBTANT TOUT CE QUI POURRAIT ETRE STIPULE DE CONTRAIRE DANS CETTE POLICE, LES ASSUREURS NE COUVRENT AUCUN SINISTRE CAUSE PAR, RESULTANT DE, OU CONSECUTIF A :

- a) (i) LA DETONATION D'UN EXPLOSIF;  
(ii) L'ACTION D'UNE ARME DE GUERRE;  
ET PROVOQUEES PAR TOUTE PERSONNE AYANT L'INTENTION DE NUIRE OU INVOQUANT DES MOTIFS POLITIQUES;
- b) OU TOUT ACTE COMMIS POUR MOTIFS POLITIQUES OU DE TERRORISME PAR TOUTES PERSONNES, QU'ELLES SOIENT OU NON DES AGENTS D'UNE PUISSANCE SOUVERAINE ET QUE LA PERTE OU LE DOMMAGE EN RESULTANT SOIT ACCIDENTELLEMENT OU VOLONTAIREMENT INFLIGE".

## II - EXCLUSIONS

CETTE POLICE NE COUVRE PAS LES PERTES OU DOMMAGE RESULTANT DE:

- a) LA GUERRE, L'INVASION, ACTIONS D'ENNEMIS ETRANGERS, HOSTILITES (QUE LA GUERRE SOIT DECLAREE OU NON), GUERRE CIVILE, REBELLION, REVOLUTION, INSURRECTION, PRISE DE POUVOIR PAR DES MILITAIRES OU PAR DES USURPATEURS OU BIEN DE LA CONFISCATION OU DE LA NATIONALISATION OU DE LA REQUISITION OU DE DOMMAGES AUX BIENS CAUSES SUR ORDRE DE TOUT GOUVERNEMENT OU AUTORITE PUBLIQUE OU LOCALE;  
OU
- b) ARRET, CONTRAINTE OU DETENTION SUIVANT LES REGLEMENT DE QUARANTAINE OU POUR TOUTE VIOLATION DES REGLEMENTS DE DOUANE.

## III RESILIATION, EXPIRATION AUTOMATIQUE, SUSPENSION ET MODIFICATION DES CLAUSES

### 1. a) AMENDEMENT DES CLAUSES

Les Assureurs peuvent réaliser cette assurance par notification écrite prenant effet QUATORZE (14) jours, minuit heure GMT, après la date à laquelle cet avis a été émis. Cependant, les Assureurs acceptent de remettre en vigueur cette assurance, pourvu qu'un

accord intervienne entre Assureurs et Assuré avant la date et l'heure de ladite résiliation et portant sur un nouveau taux de prime et/ou sur les conditions de garantie.

b) RESILIATION SUR PREAVIS

Cette assurance peut être résiliée également par les Assureurs ou par l'Assuré en donnant un préavis, au minimum SEPT (7) jours avant la fin de chaque période de TROIS (3) mois, à compter de la date d'effet de cette assurance.

2. RESILIATION AUTOMATIQUE

Nonobstant le fait qu'une telle notification ait été faite ou non, cette assurance PRENDRA AUTOMATIQUEMENT FIN:

- a) Dès l'apparition d'une guerre (qu'il y ait déclaration de guerre ou non) entre deux ou plusieurs des états suivants, à savoir: le Royaume Uni, les Etats-Unis d'Amérique, la France, l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, la République Populaire de Chine;
- b) Dès l'explosion hostile de toute arme de guerre utilisant la fission atomique et/ou la fusion nucléaire ou toute autre réaction similaire, force ou matière quelconque radioactive.

3. SUSPENSION DES GARANTIES

Les garanties conférées par cette SECTION, aux biens qu'elle concerne, seront suspendues dans l'éventualité où toute autorité gouvernementale (qu'elle soit civile, militaire ou de facto) de l'état où le bien est enregistré ou possédé, procéderait à une dépossession, une réquisition, une confiscation ou une nationalisation.

4. A LA CONDITION QU'AUCUN SINISTRE N'AIT ETE DECLARE AU TITRE DE CETTE SECTION

Une ristourne de prime-prorata- sera consentie à l'Assuré, dans le cas où interviendrait une résiliation notifiée par les Assureurs ou une résiliation automatique ou d'une suspension de garantie dans le cadre de cette SECTION.

IV - CLAUSE DE TENU COUVERT

Au cas où l'intérêt assuré serait réquisitionné de droit ou

de fait, ou confisqué, nationalisé ou acquis par préemption ou autrement, en tout ou partie, cette assurance continuera de couvrir la responsabilité de l'Assuré, conformément aux garanties conférées par cette police, pendant une durée de QUATORZE (14) jours après survenance d'un tel événement. Après quoi l'assurance prendra fin à moins d'un arrangement préalable avec les Assureurs visant à la prolonger.

CLAUSE DE RESILIATION

Concerne les Risques de Grèves et de Guerre pour la Cargaison au titre de cette assurance. Cette police peut être résiliée soit par les Assureurs soit par l'Assuré, sauf pour toutes assurances qui auront été déclarées ou annexées conformément à cette couverture avant que la réalisation ne devienne effective, l'expiration des SEPT (7) jours à minuit à partir du jour où l'Avis de Résiliation aura été émis par ou à l'attention des Assureurs, sauf pour les expéditions vers ou depuis les Etats-Unis d'Amérique pour lesquels les Risques de Guerre... sont résiliés à l'expiration de QUARANTE HUIT (48) heures à minuit à partir du jour où l'Avis aura été émis pour ces risques.

**Chapitre 13:      MODELE DE TARIFICATION**

Prime Provisionnelle

Intérêt de la Société 65 %

Valeur globale des plate-formes <=> \$ US 1.900.000.000

Valeur globale des câbles électrique = \$ US 100.000.000

Valeur globale des Pipelines/Sea-lines = \$ US 60.000.000

**Section I.      Physical Damage**

Platforms

\$ US 1.900.000.000 \* 65% \* 0,54%                      = \$ US 6.669.000

Removal of Debris (25 % of value)

\$ US 1.900.000.000 \* 65% \* 25% \* 0,108% = \$ US      333.450

Sea-lines/pipeline

\$ US 60.000.000 0,324                                      = \$ US      194.400

Removal of Debris (25 % of value)

\$ US 60.000.000 \* 25 % \* 0,07 %                      = \$ US      10.500

Flowlines/Electric Cables		
\$ US 100.000.000 * 0,65 %	= \$ US	650.000
		-----
	\$ US	7.857.350

**Section II. Cost of control/Redrilling**

Producing Wells		
453.780 feet * \$ 9,35 * 15 %	= \$ US	636.426
Drilling Wells		
17.000 feet * \$ 9,35	= \$ US	158.950
		-----
	\$ US	795.376

**Section III. Actes de Terrorisme**

30 % (\$ US 7.857.350 + \$ US 795.376)	= \$ US	2.595.817,8
--	---------	-------------

**Section IV. Pollution/Seepage**

	\$ US	500.000
<u>Prime Provisionnelle</u>	\$ US	11.748.543,8

Payable à la souscription 80% soit:

\$ US 9.398.835,04 (\$ US 11.748.543,8 \* 0,8)

**Chapitre 14: REPARTITION DU RISQUE**

Sur 100 % du risque, la société locale d'Assurance conserve 15 %

Les 85 % restant sont transférés à la Captive de la société Pétrolière sous forme de réassurance.

Soit pour une prime provisionnelle de \$ US 9.398.835,04 (à 80%)

Part réassurée à 85 %	\$ US	7.989.009,784
Déduction commission Société (12 %)	\$ US	958.681,1.741
Net à percevoir par la société	\$ US	910.747,1.154

Sur sa conversion de 15 % (soit \$ US 1409 825,256), elle se réassure de nouveau à 99 % (\$ US 1.395.727,003) et finalement sa rétention n'est qu'une petite fraction (de 1 %) du risque (soit \$ US 140.982,5.256).

Les commissions encaissées par les compagnies d'Assurance

sur opérations sont de l'ordre de 200 à 300 millions de francs cfa auprès de ELF et 100 à 150 millions de francs cfa auprès d'AGIP (sans le gisement de N'KOSSA)

#### Chapitre 15: LE SUIVI DES POLICES

Un arrêté d'assurance est pris par la société en décembre précédant l'année d'assurance.

Cet arrêté précise :

- L'Assuré,
- Le type de police,
- Les garanties,
- La période d'assurance,
- Les limites de la police,
- Les franchises et la tarification,
- La prime provisionnelle.

De son côté, l'Assuré fournit à l'Assureur local une attestation de renonciation à recours selon laquelle l'Assuré accepte d'être son propre assureur pour la fraction du risque deversée par l'Assureur local auprès de la captive.

Par conséquent la société ne répondra que des sinistres dont le montant dépasse la franchise et dans la limite de ses 15 %

En début d'année le souscripteur local reçoit la note de couverture présentant les nouvelles conditions arrêtées par le Réassureur.

Ce dernier saisit l'Assureur pour les sinistres et modifications survenant à la police.

Toutes les modifications sont constatées par Avenant.



## C O N C L U S I O N

L'Offshore est une branche nouvelle qui va encore se développer dans le futur. Les sommes assurées sont importantes mais les risques sont aussi grands.

Le problème de rétention de risque se pose donc avec acuité dans les marchés du Golfe de Guinée et même parfois dans les marchés avancés.

L'on peut néanmoins dire que c'est en majeure partie grâce à la Réassurance que les Assureurs peuvent aujourd'hui proposer la souscription de ces risques.

Les problèmes nouveaux engendrés ne peuvent être résolus qu'en étroite collaboration avec les Réassureurs, courtiers, Assurés, Captives et Experts.

Les cédantes ne doivent pas souscrire un risque qu'elles ne connaissent pas. Il serait intéressant pour elles de former des souscripteurs locaux compétents avec le concours des marchés avancés.

Séminaires, conférences et stages devraient multiplier en la matière.

L'on pourrait par exemple former des ingénieurs pétroliers comme souscripteurs.

Etant donné la taille relativement petite des sociétés il est souhaitable que ces dernières s'organisent et forment leur pool de souscription local. Elles emploieraient de ce fait un personnel technique commun de souscription qualifié.

Encore faut-il que les sociétés aient les moyens de garantir ces risques offshore.

Une société saine, qui paie ses sinistres qui a des provisions techniques suffisantes qui jouit d'une bonne solvabilité et dont les capitaux sont entièrement libérés devrait être membre de tel pool de souscription.

La finalité serait que par le biais de ces pools le marché relève sa participation.

## A P P E N D I C E

- A. LONDON STANDARD OFFSHORE DRILLING BARGE FORM TOUS RISQUES
- B. ASSURANCE CORPS DE NAVIRE EN CONSTRUCTION IMPRIME FRANÇAIS
- C. LONDON STANDARD PLAT-FORM FORM (MODIFIEE) TOUS RISQUES
- D. OIL INSURANCE LIMITED (OIL)
- E. MARINE PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATIONS (P & I)
- F. TOTAL LOSS OFFSHORE PRODUCTION STRUCTURE INSURANCE LIMITED (TOPSIL)
- G. OFFSHORE POLLUTION LIABILITY AGREEMENT (OPOL)
- H. CONVENTION OFFSHORE SUR LA RESPONSABILITE DU 17/12/1976.

## A

LONDON STANDARD OFFSHORE DRILLING BARGE FORM TOUS RISQUES  
(A l'exclusion des conditions stipulées ci-après)

1. Assuré:
2. Pour leur compte propre
3. BIENS ASSURES PAR LA PRESENTE

(a) Cette assurance couvre le corps de la barge de forage et de la plate-forme de forage y inclus tout son équipement, outillage, machines, matériels, fournitures, accessoires, derricks, tige de forage, équipements de complétion de puits à bord de la barge précitée et/ou sur des barges amarrées le long du bord ou à proximité et utilisées en liaison avec elles (mais non ces barges elles-mêmes) et incluant la tige de forage dans le puits en de forage, les biens de l'Assuré peut être tenu responsable, au titre du contrat ou autrement, à l'exclusion des conditions stipulées ci-après.

(b) Cette assurance couvre également jusqu'à 25% du montant de l'assurance présentée ci-dessous concernant des biens assurés dans la présente (conformément à la description du paragraphe 3 ci-dessus) lorsqu'elle est séparée de la barge de forage assurée par la présente, et inclut les biens devant être utilisés à bord ou en liaison avec la barge de forage précitée, chaque fois qu'elle est située dans les limites de navigation stipulées dans la présente ou dans les limites continentales des Etats-Unis d'Amérique. Cependant, il est entendu et convenu que cette extension à des risques annexes est incluse dans la présente et ne dépasse le montant total de l'assurance arrêté dans la présente.

TABLEAU

ARTICLE N°	DESCRIPTION	TAUX	MONTANT DE L'ASSURANCE

Chaque article doit être considéré comme une assurance séparé.

4. Sinistres éventuels, dans la présente payables à
5. En considération du tarif réduit auquel ce certificat est souscrit, il est entendu et convenu que toute réclamation pour une perte, un dommage ou une dépense éventuelle différant de toute perte totale ou réputée totale définie dans la présente fait l'objet d'un rapport et d'une expertise séparée et le montant de \$ est déduit du montant de chaque sinistre examiné une fois l'évaluation réalisée.

Pour les besoins de cette clause, chaque événement est traité séparément, mais il est convenu qu'une série de sinistre ou de dommage résultant du même événement sera traitée comme un seul et événement.

LIMITES DE NAVIGATION: Les biens assurés par la présente sont garantis dans les limites d'utilisation et de navigation dans les eaux intérieures et côtières des Etats du Texas, de la Louisiane et du Mississipi ne dépassant pas 100 miles au large de la côte du Texas, de la Louisiane et du Mississipi.

La couverture s'applique également pendant le mouillage au port, les allées et venues pendant le séjour dans les docks et les bassins de radoub et/ou aux débarcadères, dans les cales sèches, sur les grils de carénages et les pontons sous réserve des conditions de ce certificat.

Ce certificat octroie le droit de remorquage et autorise l'acceptation de contrats de remorquage dégageant la responsabilité du navire remorqueur (et/ou son armateur et/ou son opérateur) sinistre ou du dommage matériel assuré par la présente et le droit de recours de l'Assuré au titre de ce certificat n'est

pas atteint par l'acceptation de ce remorquage ou du contrat de remorquage, sous réserve que ces remorquages n'interviennent pas hors des eaux territoriales des Etats-Unis.

7. Ce certificat couvre tous les risques de dommage corporel direct ou de dommage matériel assuré sous réserve de ses termes et de ses conditions, à la condition que le sinistre ou dommage n'ait pas découlé directement d'un manque de diligence de la part de l'Assuré, des Armateurs ou des Administrateurs des biens assurés ou n'importe lesquels d'entre eux.

Eruption: le terme "Eruption" signifie une expulsion soudaine accidentelle, incontrôlée et continue hors d'un puits et au dessus de la surface du sol du fluide de forage dans un puits de pétrole ou de gaz suivi du jaillissement continu et incontrôlé du pétrole, du gaz, ou de l'eau hors d'un puits et au-dessus de la surface du sol dû aux pressions souterraines rencontrées.

"Cratering" : (excavation de surface): Le terme "Cratering" est défini comme une dépression en forme de bassin dans la surface du sol entourant un puits, causé par l'action érosive et éruptive du pétrole, du gaz ou de l'eau s'écoulant sans restriction.

Grèves, émeutes et mouvements populaires: Définis comme le dommage ou la destruction de la propriété assurée, causé directement par des grévistes, des travailleurs à l'origine d'un lock out ou des personnes participant à des troubles sociaux, à des émeutes ou à des mouvements populaires, mais à l'exclusion de la guerre civile, de la révolution, rébellion ou insurrection, ou conflit social en résultant et garanti exempt de toute réclamation pour un retard, une détention ou privation de jouissance. La couverture procurée par cette clause est soumise à un préavis de résiliation de 7 jours à tout moment.

8. NONOBTANT TOUTE DISPOSITION CONTRAIRE POUVANT

FIGURER DANS CES CLAUSES, CE CERTIFICAT NE COMPORTE AUCUN ENGAGEMENT RELATIF AUX FACTEURS SUIVANTS:

- (a) Sinistre, Dommage ou Frais résultant uniquement du naufrage intentionnel de la barge à des fins opérationnelles; un tel naufrage ne constitue pas une collision, un échouement, un naufrage ou un talonnement dans le cadre de ce certificat ou de cette police.
- (b) L'usure normale, la détérioration progressive, la fatigue du métal, le bris, de machine, les variations de température, la corrosion, l'oxydation du métal, l'action électrolytique, les dommages dus ou résultant d'une erreur de conception; la couverture de cette assurance ne s'applique également pas au coût de la réparation ou du remplacement de toute pièce perdue ou endommagée en vertu d'un défaut latent présent à l'intérieur.
- (c) La perte ou la détérioration de la tige de forage située dans le sous-sol ou sous l'eau, sauf si elle résulte d'un incendie, de la foudre, de la montée des eaux, d'un raz de marée, de la glace, d'une explosion au-dessus de la surface du sol, d'une tornade, d'une tempête, de l'action des vagues du gros temps, d'un cyclone, d'un ouragan, d'un séisme, d'une éruption et/ou d'un "cratering" ou collision, ou de la perte de la tige de forage laissée dans le puits et permettant la réalisation d'un puits de pétrole ou de gaz naturel.
- (d) Les bleus, les plans, les caractéristiques, ou rapports, effets personnels des employés ou autres.
- (e) Le pétrole et la gaz autres que les combustibles effectivement stockés sur la barge de forage assurée par la présente, étant donné que ce paragraphe vise l'exclusion du produit brut des

- puits de production appartenant à l'Assuré de la présente couverture.
- (f) La boue de forage, le ciment, les produits chimiques et le combustible effectivement utilisé, les équipements de complétion du puits
  - (g) La perte ou la détérioration des dynamos, des dynamos excitatrices, des lampes, des moteurs, commutateurs et autres appareils et dispositifs électriques causée par une défaillance ou panne de l'électricité sauf s'ils sont suivis d'un incendie et dans ce cas un sinistre incendie seulement, sauf dommage causé par un péril non exclu dans la présente survenant à l'extérieur de l'équipement électrique défini dans cette clause.
  - (h) La perte ou le dommage causé par ou résultant d'un retard ou d'une privation de jouissance qu'elle soit causée ou non par un péril couvert.
  - (i) Les responsabilités civiles vis à vis de tiers ne bénéficiant pas d'une autre couverture au titre de la présente.
  - (j) Le sinistre, dommage ou dépense causé par ou résultant du forage d'un puits d'intervention aux fins de contrôler ou de tenter de contrôler un incendie, une éruption ou un cratering (sauf s'ils sont liés à un puits en cours de forage ou en voie d'achèvement par la barge de forage assurée au titre de la présente sauf préavis donné aux assureurs avant l'utilisation précitée et moyennant le paiement de la prime additionnelle exigée.
  - (k) Puits en cours de forage ou au cours d'une phase.
  - (l) Utilisation de la propriété assurée en vue de forer un puits aux fins de contrôler ou de tenter de contrôler l'incendie, l'éruption ou le cratering sauf préavis donné aux souscripteurs avant l'utilisation précitée et accord sur une quelconque prime additionnelle.

(m) La négligence des capitaines, des marins, des affréteurs, des ingénieurs, pilotes, de l'équipage et tous les employés de l'Assuré (y inclus les employés responsables de l'exploitation des biens assurés même s'ils peuvent avoir des intérêts ou des titres dans la société de l'Assuré) concernant un sinistre ou un dommage (à l'exclusion des sinistres ou dommage résultant des autres périls couverts par la présente) subi par l'équipement de forage (cette partie des biens assurés étant similaire à une installation de forage à terre) effectivement en cours de montage sur le site de forage.

9. En ce qui concerne le CORPS de la barge de forage couverte dans la présente police, tous les frais de réparation et de remplacement dont les Assureurs peuvent être tenus responsable se basent sur la différence du VIEUX au NEUF sans déduction pour dépréciation.

Les Assureurs ne sont en aucun cas responsables de toute augmentation des frais de toute augmentation des frais de réparation ou de reconstruction en vertu de la loi, d'une ordonnance, d'un règlement, permis ou licence s'appliquant à la construction ou à la réparation.

10. En ce qui concerne la plate-forme de forage, les machines d'entraînement, l'équipement de forage et les accessoires de forage couverts dans la présente, les Assureurs ne sont responsables que de leur quote-part dans le coût de la réparation ou du remplacement des biens endommagés ou perdus avec des matériaux d'une nature et d'une qualité analogues après déduction d'un tel coût d'un même pourcentage de l'éventuellement dépréciation subie par les biens avant le sinistre.

11. CLAUSE DE COASSURANCE: L'Assuré maintient la contribution à l'assurance sur les biens couverts dans la présente à un niveau non inférieur à 100% de la valeur

saine, réelle de celle-ci. Dans le cas contraire, l'Assuré est un assureur dans la mesure de ce déficit et assume cette part proportionnée du sinistre. dans le cas où ce certificat est délivré en 2 postes ou en nombre plus élevé, les conditions précitées s'appliquent séparément à chaque poste.

12. CLAUSE DE GARANTIE RELATIVE A L'OBTURATEUR DE SECURITE: L'Assuré accepte et convient que les obturateurs de fabrication standard seront installés sur le tube guide, la montage et les essais devront être conformes avec les pratiques habituelles du forage.
13. En outre, il est convenu que si la barge assurée au titre de la présente entre en collision avec un navire ou un objet quelconque et si l'Assuré, à la suite de cette collision, est tenu légalement de payer et paye pour les dommages subis par tout autre personne(s) un ou des montants quelconques au titre de cette collision, cette somme ainsi payée constitue un sinistre au titre de cette assurance à la charge des Assureurs sous réserve des termes et des conditions de ce certificat et de tout avenant à cet effet; cependant cette assurance ne couvre en aucun cas tout sinistre que l'Assuré peut être tenu de payer, ou règle pour faits de mort ou pour lésion corporelle. Dans les cas où, avec le consentement des Assureurs, la responsabilité de la barge de forage ou de l'Assuré relative à ce sinistre dû à une collision a fait l'objet d'une contestation, ou dans les cas où une procédure a été entamée pour limiter la responsabilité, le coût et les frais de cette contestation ou de cette procédure font partie de ce sinistre. Toutefois, si la responsabilité des deux (2) navires a été établie, alors, sauf limitation par la loi de la responsabilité de l'assuré et/ou des armateurs et/ou des affréteurs de l'autre navire, les sinistres au titre de la présente sont réglés selon le principe des responsabilités croisées, comme si l'Assuré avait été obligé de payer aux

armateurs ou aux affréteurs de l'autre navire cette demi-part ou autre proportion des dommages de ces derniers conformément aux conventions relatives à l'établissement du solide ou du montant payable par ou à l'Assuré à la suite de cette collision, à la condition que dans tous les cas, la responsabilité des assureurs au titre de cette clause soit respectivement limitée à leur part respective de la valeur de l'unité assurée au titre de la présente.

#### 14. COUT DES MESURES DE SAUVEGARDE

(a) En cas de perte ou d'accident il sera permis aux Assurés, à leurs facteurs, Serviteurs et Ayants Cause, d'agir, de travailler et de voyager pour la défense, la Sauvegarde et le Recouvrement des intérêts assurés, ou de toute partie d'entre eux, sans préjudice de cette assurance, aux frais de quoi les Assureurs contribueront sous réserve des termes et des conditions de ce certificat et il est entendu et convenu de façon expresse qu'aucun acte des assureurs ou de l'Assuré dans le recouvrement, la sauvegarde ou la préservation des intérêts assurés ne sera considéré comme un abandon ou une acceptation de délaissement.

(b) En considération du tarif auquel l'assurance est souscrite, il est imposé au titre de cette assurance que les assureurs ne sont pas responsables des solutions de mousse ou des autres matériels d'extinction perdus, mis en oeuvre ou détruits dans la lutte contre l'incendie, l'éruption ou le "cratering" ou pour toute autre dépense entraînée par la lutte contre l'incendie, le contrôle ou la tentative de contrôle de l'éruption ou du "cratering".

En outre, il est entendu et convenu que les Assureurs ne sont pas responsables des charges encourues par l'Assuré en liaison avec le déblaiement représentant auparavant une partie

assurée des biens, que ces déblaiements soient exigés ou non par une loi valide ou ordonnance quelconque ou autrement.

15. FRAIS DE SAUVETAGE ET COUT DES MESURES DE SAUVEGARDE DE LA TIGE DE FORAGE AU-DESSUS DE LA SURFACE DU SOL: Il est convenu qu'en cas des frais de sauvetage et de coût des mesures de sauvegarde entraînés par la récupération de la tige de forage au-dessous de la surface du sol (non exclue dans la présente) à la suite d'un péril couvert, les Assureurs ne sont responsables que la part de ces dépenses n'excédant pas le rapport de la valeur de la tige de forage au-dessous de la surface du sol au moment de la survenance du sinistre sur la valeur du trou (au moment du sinistre) plus la valeur du forage précité. Cependant la responsabilité des Assureurs portant sur le coût des mesures de sauvegarde et sur les frais de sauvetage ne dépasse en aucun cas la valeur au comptant de la tige de forage au-dessous de la surface du sol au moment du sinistre.
13. Les Assureurs abandonnent leur droit de subrogation vis à vis de tout individu, firme ou société pour le compte duquel l'Assuré peut forer, mais cet abandon ne s'applique qu'au contrat spécifique existant entre l'Assuré et tel autre individu, firme ou société et ne sera pas interprété comme un abandon au titre d'autres opérations réalisées par cet individu, firme ou société dans laquelle l'Assuré n'a aucun intérêt contractuel.
17. Aucun recouvrement au titre d'une perte réputée totale n'est prévu dans la présente sauf si les frais de recouvrement et de réparation des intérêts assurés dépassent la valeur assurée au moment du sinistre.
18. Les Assureurs ne sont en aucun cas responsable des dommages non réparés en sus d'une perte totale ultérieure subie au cours de la période couverte par ce certificat.

19. Aucun sinistre n'est admis en ce qui concerne la grattage ou la peinture du fond de carême de la barge de forage.

20. LIMITATION DES ENGAGEMENTS

(a) Les Assureurs ne sont en aucun cas engagés dans tout accident ou événement pour un montant dépassant le montant total assuré dans la présente conformément au paragraphe 3. Dans le cas où plusieurs articles sont assurés séparément, les Assureurs ne sont pas engagés dans tout accident ou tout événement pour un montant plus élevé que le montant assuré relatif à un seul et même article, sous réserve cependant des conditions du paragraphe (b) ci-dessous.

(b) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, il est convenu que si dans un seul et même accident ou événement, le montant du sinistre relatif à chaque article enregistré (y inclus les sinistres pour avarie commune, frais de sauvetage et coût des mesures de sauvegarde) dépasse le montant assuré à cet effet, les Assureurs paieront les sinistres pour avarie commune, frais de sauvetage et coût de mesures de sauvegarde seulement au sus du montant assuré précité mais dans une proportion ne dépassant pas 25% du montant assuré au titre des articles concernés.

En aucun cas, cependant, les Souscripteurs ne sont responsables au titre de cette clause en ce qui concerne toute solution, matériel, dépense, ou frais mentionnés à la clause 14 (b).

21. Le navire peut être désarmé au port pour rapporter un montant quotidien au prorata des taux annuels suivants couvrant toute période de 30 jours consécutifs ou une période plus longue.

(a) pourcentage/an en période de réparation

(b) pourcentage/an hors période de réparation

(c) pourcentage/an en période de réparation (sous réserve d'aucune réparation majeure entraînant l'exécution d'essais de levage et d'abaissement).

Sous réserve que dans tous les cas:

1. L'emplacement soit approuvé par un expert désigné par les agents de Lloyd's ou approuvé par les Assureurs.
2. Qu'il y ait toujours un homme de quart à bord.
3. Aucun remboursement n'est admis dans le cas où le navire subit une perte totale, une perte réputée totale, ou une perte convenue, ou acceptée au cours de la validité de ce certificat.

Le remboursement, pour une période de désarmement de 30 ou d'un plus grand nombre de jours consécutifs portant sur l'effet des 2 certificats s'appliquant au même Assuré est réparti quotidiennement au prorata sur les 2 certificats.

22. REALISATION: L'Assuré peut résilier ce certificat à tout moment au taux court terme habituel par envoi écrit ou par rachat du certificat. La résiliation peut être également effectuée par écrit par les Assureurs ou leurs représentants moyennant un préavis écrit de 30 jours fixant la date effective de la résiliation envoyée à l'adresse de l'Assuré, les Assureurs assumant à la demande le remboursement de ma prime payée moins la partie acquise y afférente. La résiliation par quelque partie que ce soit est soumise à la rétention par les Assureurs d'une prime minimum qui peut avoir été définie.
23. CLAUSE FRANC DE CAPTURE ET DE SAISIE: Nonobstant toute disposition contraire contenue dans ce certificat, cette assurance est garantie exempte de réclamation pour perte dommage, ou dépense

causée par ou résultant de capture, saisie, arrêt, contrainte, détention, ou de ses conséquences ou de toute tentative dans ce sens, ou de toute prise de possession effectuée par réquisition ou autrement, en temps de paix ou en temps de guerre, légalement ou autrement et aussi de toutes les conséquences de hostilités ou des actes de guerre (avec ou sans déclaration de guerre), et aussi garantie exempte, en temps de paix ou de guerre, de tout sinistre ou dommage causé par toute arme de guerre employant le frisson atomique ou la force radio-active

24. Au cours de la validité de ce certificat ou à tout moment par la suite, dans le cadre de la période prévue dans la clause 25 relative aux poursuites judiciaires contre les Assureurs, ces Assureurs sont habilités à inspecter les archives de l'Assuré concernant tous les problèmes de coût, réparations, revenus et dépenses de quelque nature que ce soit relatifs aux intérêts assurés dans la présente. Ces archives devront être ouvertes aux représentants de ces Assureurs à tout moment aux heures d'ouverture.
25. Aucune poursuite ou action sur ce certificat pour le remboursement de tout sinistre ne peut être engagée devant toute Cour de justice ou d'Equité sauf si l'Assuré a rempli intégralement toutes les exigences de ce certificat, ou sauf si l'action intervient dans les vingt quatre (24) mois suivant la date de survenance d'une cause d'action en justice, cependant sous réserve que dans le cas où ce délai est interdit par la loi de l'Etat où ce certificat est émis, alors et dans cette éventualité, aucune poursuite ou action au titre de ce certificat ne peut être engagée sauf si elle débute dans les délais les plus courts autorisés par les lois de cet Etat.

**SPÉCIMEN**

**POLICE FRANÇAISE  
D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES  
EN CONSTRUCTION**

---

(Imprimé du 20 décembre 1990)

---

**PREAMBULE — LOI APPLICABLE**

Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

**CONDITIONS GENERALES**

**CHAPITRE I — ETENDUE DE L'ASSURANCE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup> — Risques couverts.**

La présente police a pour objet la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré.

Sont ainsi garantis :

- 1°) **les dommages et pertes subis par le navire**, même s'ils résultent de la décision d'une autorité publique visant à prévenir ou réduire un risque de pollution trouvant son origine dans un événement garanti, ainsi que les dommages et pertes subis par les pièces qui sont destinées aux navires et survenus par accident au cours de la mise à bord et du montage, par l'affaissement, l'effondrement ou la rupture des cales de construction, supports ou échafaudages ou par tous accidents matériels de manutention ;
- 2°) **les recours de tiers exercés contre le navire assuré ;**
- 3°) **la contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours de tiers garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences ;**
- 4°) en tant qu'ils sont à la charge de l'assuré, **les dommages et pertes qui arrivent aux matériaux, machines, chaudières, pièces mécaniques, moteurs, appareils accessoires et tous autres objets destinés au navire**, et répartis dans les établissements de l'assuré ou dans ceux des autres constructeurs, fournisseurs ou sous-traitants, ainsi que pendant leur manutention, magasinage, mouvements à terre ou à flot, sur wagons, sur véhicules routiers, en allèges, chalands ou sur pontons et pendant leur transport par tous moyens par terre, par air ou par eaux fluviales ou maritimes ;
- 5°) **les pertes et manquants résultant de vol total ou partiel lorsque des traces non équivoques d'effraction ou de bris ont été constatées.**

## ARTICLE 2 — Limitation des engagements des assureurs

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1<sup>er</sup>, sont limités par événement à un montant égal à la valeur agréée.

## ARTICLE 3 — Risques exclus.

Sont exclus de la garantie :

- 1°) Les dommages, les pertes, les recours de tiers et les dépenses résultant de :
  - violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, amendes, confiscation, mise sous séquestre et réquisition ;
  - toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière ;
  - faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de Direction, faute intentionnelle du capitaine ;
  - vice propre, vétusté ;
  - retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré ;
  - obstacles apportés à l'exploitation commerciale du navire ;
  - dommages corporels ;
  - guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
  - captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
  - émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
  - piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
  - effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire.
- 2°) Les dommages et pertes subis par le navire du fait de cargaisons transportées contrairement à la réglementation en vigueur et aux usages reconnus du commerce et ce, à la connaissance de l'assuré.  
Les dépenses résultant de la réparation ou du remplacement des pièces affectées de vice caché.  
Les dépenses résultant d'immobilisation ou de retard à la livraison du navire, de quarantaine, de mesures sanitaires ou de désinfection.
- 3°) Les recours exercés contre le navire assuré pour les dommages et préjudices :
  - relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;
  - relatifs aux engagements de l'assuré lorsque la responsabilité de celui-ci résulte uniquement d'une disposition contractuelle ;
  - consécutifs à la pollution et à la contamination de tout bien ou installation, autre que les navires ou bateaux ainsi que leurs cargaisons du fait de leur abordage avec le navire assuré.
- 4°) Les frais de rectification des vices de conception, d'exécution ou de matière ;  
Les frais de modification, d'amélioration ou de mise en conformité avec les spécifications contractuelles du cahier des charges.
- 5°) Les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage du navire en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées, à moins que le navire ne se trouve à un poste affecté normalement aux opérations commerciales.

## CHAPITRE II — TEMPS ET LIEUX DE L'ASSURANCE

### ARTICLE 4 — Navigation et séjour.

Le navire est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques prévues aux conditions particulières de la police, qu'il soit en séjour, à flot ou à sec ou en navigation.

Les risques courent pendant les séjours et mouvements à terre, le lancement, la mise à l'eau, les séjours et mouvement à flot, les réparations, les passages et séjours dans les docks, sur le slip, au bassin à sec et à flot, les essais au port, en rivière, en rade et en mer et généralement dans quelque lieu que ce soit dans la limite de 250 miles du site de construction.

Il demeure garanti lorsqu'il prête assistance. Les avaries qu'il pourrait subir au cours d'une telle opération ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Il demeure également garanti lorsqu'en dehors de toute opération commerciale, il effectue tout remorquage ou transbordement de cargaison, sous réserve d'en faire la déclaration préalable aux assureurs qui pourront prescrire toutes mesures de prévention imposées par la situation.

## ARTICLE 5 — Durée des risques.

Les risques de l'assurance courent à partir de la date fixée aux conditions particulières pour suivre et continuer, sans interruption, jusqu'à la livraison du navire par le constructeur au lieu et suivant les conditions déterminées dans la police.

## CHAPITRE III — VALEUR AGRÉÉE

### ARTICLE 6 — Valeur agréée.

La police doit obligatoirement faire mention de la valeur du navire au début de l'assurance ; elle doit mentionner également la valeur probable en risques dans les opérations de lancement ou de mise à l'eau, ainsi que la valeur finale à la livraison.

Ces valeurs successives augmentent progressivement au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sans qu'il soit besoin d'en faire d'autre déclaration.

Elles comprennent indivisément le corps et les appareils moteurs ainsi que tous les accessoires du navire, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors du navire, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernaient un intérêt distinct de celui de l'assuré.

A défaut de cette justification, les assureurs du navire seront en droit, en cas de délaissement, de réduire sa valeur d'assurance du montant de toutes assurances faites séparément sur victuailles, avances à l'équipage, armement ou mises dehors, avant ou après l'assurance du navire.

La valeur finale à la livraison doit correspondre, au minimum, au prix de base fixé au marché de construction, indépendamment des formules de correction de prix qui y sont prévues, ou au prix de revient du navire à la livraison si celui-ci est supérieur à ce prix de base. La valeur finale représente la valeur agréée du navire, les parties s'interdisant expressément de la contester aussi longtemps qu'une nouvelle valeur n'aura pas été déterminée par un avenant à la police.

Au cas où la nouvelle valeur, par suite notamment de réduction des travaux ou du jeu des moins-values, serait inférieure à la valeur finale, primitivement fixée au marché, la valeur agréée serait réduite du même montant et il serait fait, sur la différence, ristourne de la prime, proportionnellement au temps restant à courir depuis la date à laquelle cette réduction aura été déclarée par l'assuré, jusqu'à la date prévue pour la fin des risques.

Au cas où, au contraire, cette nouvelle valeur, par suite notamment de travaux additionnels ou du jeu des plus-values, serait supérieure à la valeur finale primitivement fixée, la valeur agréée serait augmentée du montant correspondant. L'assurance éventuelle de ces augmentations sera réservée par priorité aux assureurs primitifs dans la proportion de leurs souscriptions respectives ; le taux à appliquer sur les augmentations de valeurs sera égal au taux original majoré de toutes les surprimes décomptées ou à décompter.

Le taux de la prime stipulée dans la police est sujet à révision si les modifications de valeur prévues aux 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> alinéas du présent article entraînent une modification de la catégorie du navire dans le tarif en vigueur au moment de la souscription du contrat d'assurance. Une telle modification de la catégorie du navire donnera lieu à application du taux de prime correspondant en plus ou en moins, et ce, rétroactivement depuis le début des risques.

Le présent contrat est établi sur la base d'un questionnaire technique annexé à la police dont il fait partie intégrante, dûment rempli, certifié et signé par l'assuré.

### ARTICLE 7 — Assurances complémentaires.

L'assurance sur intérêts complémentaires, si elle est contractée sans l'accord des assureurs du navire en construction, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée.

## CHAPITRE IV — DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

### ARTICLE 8 — Déclarations à la charge de l'assuré.

- 1°) L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge.
- 2°) L'assuré doit déclarer aux assureurs, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.
- 3°) L'assuré doit déclarer tout changement de la société de classification du navire, toute modification, annulation ou retrait de sa cote.
- 4°) Avant tout essai en mer, l'assuré indiquera spontanément aux assureurs les brevets et diplômes du personnel navigant chargé de la conduite du navire.

#### ARTICLE 9 — Hypothèque.

L'assuré doit déclarer aux assureurs toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police ou contractée pendant la durée de celle-ci. La prime doit dans ce cas être immédiatement payée, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.

#### ARTICLE 10 — Prime.

L'assuré doit payer la prime et ses accessoires aux lieux et dates convenus aux conditions particulières.

#### ARTICLE 11 — Mesures préventives.

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux biens assurés. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver les biens assurés d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences. En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée.

#### ARTICLE 12 — Mesures conservatoires.

En cas d'événement engageant la garantie des assureurs :

- l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures utiles à la conservation ou au sauvetage des biens assurés ;
- l'assuré doit prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

#### ARTICLE 13 — Renonciation aux recours.

- 1°) Les assureurs n'exerceront de recours personnels contre toute personne dont l'assuré serait civilement responsable et à qui serait imputée une faute même malveillante, que si l'assuré faisait cause commune avec eux.
- 2°) Ils n'exerceront que dans la même éventualité de recours personnels contre le futur armateur ou les personnes dont celui-ci serait civilement responsable, ainsi que contre les entrepreneurs ou sous-traitants de l'assuré, agents du Veritas, ou toutes autres personnes, à bord ou non, à qui serait imputée une faute en ce qui concerne les biens assurés par la police.

#### ARTICLE 14 — Constatation et réparation des dommages.

L'assuré doit déclarer, dès qu'il en a connaissance, tout événement engageant la garantie des assureurs et faire procéder à la constatation et à la réparation des pertes et dommages dans les conditions définies aux articles 18 et 20.

#### ARTICLE 15 — Sanctions.

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon le cas :

- la nullité de la police (articles 8-1° et 9) ;
- la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité (article 8-2°, 3° et 4°) ;
- la suspension ou la résiliation de la police dans les conditions prévues à l'article 16 (article 10) ;
- la déchéance du droit à l'indemnité (article 14) ;
- la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 11 et 12).

#### ARTICLE 16 — Modalités de paiement de la prime.

- 1°) La prime est payable comptant à trente jours de la prise des risques. Toutefois, si l'assurance est contractée pour une période au moins égale à douze mois, la prime sera payable en autant de termes égaux que la police comportera de multiples de six mois. Le règlement devra toujours être effectué le jour du commencement de chaque terme ; il est accordé, toutefois, pour le paiement du premier terme un délai de trente jours à compter de la prise des risques.

Le défaut de paiement d'une prime permet aux assureurs, soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu des assureurs et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'au lendemain zéro heure de la date de paiement de la prime en retard.

20) La prime fixée d'autre part est établie à forfait et est acquise en entier dans tous les cas dès que les risques des assureurs ont pris cours.

3°) Le coût de la police et les taxes, droits et impôts existants ou pouvant être établis sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune déduction, lors de la ressortie de la prime.

4°) La prime, le coût de la police et les taxes, droits et impôts sont payables dans le lieu de la souscription et entre les mains des assureurs ou, à la demande de l'assuré, à telle personne ou à tel organisme désigné par les assureurs.

5°) Il sera fait, sans frais, ristourne de la prime en cas de perte totale ou d'annulation du marché de construction avant le commencement des risques, mais si la police est rompue pour toute autre cause avant ce moment, les assureurs auront droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0,50 % de la somme assurée.

6°) Si la construction est arrêtée après le commencement des risques pour toute autre cause qu'un événement à la charge des assureurs, la police pourra être résiliée et il sera consenti, de ce fait, une ristourne dont le taux sera fixé suivant les risques qui auront été courus par les assureurs.

#### ARTICLE 17 — Nullité ou résiliation de l'assurance.

Outre les cas prévus à l'article 14, la nullité ou la résiliation de l'assurance peut intervenir dans les situations suivantes :

Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après un sinistre concernant le navire est nulle s'il est établi que la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise assurée ou de faillite personnelle de l'assuré, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que les assureurs peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement d'ouverture, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

Si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui.

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire d'un assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à l'égard de cet assureur les mêmes droits que ceux énoncés ci-dessus.

En cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance, la police cessera de produire ses effets à son égard, dans les termes des articles L. 326-12 et R\* 326-1 du Code des Assurances.

La police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant ristourne proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée ; toutefois, la prime nette qui deviendra alors exigible ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

La police pourra être résiliée par les assureurs sous préavis de trois jours si, du fait de l'assuré, il y a modification, soit de ce qui a été convenu lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque.

### CHAPITRE V — CONSTATATION DES PERTES ET DOMMAGES

#### ARTICLE 18

En cas d'événement pouvant donner lieu à la garantie des assureurs, l'assuré est tenu de faire procéder immédiatement à la constatation des avaries contrairement avec leurs représentants.

Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement, auront pour mission de rechercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas immédiatement entreprises, le montant à la charge des assureurs ne pourra excéder celui qui leur eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ce délai et dont l'évaluation devra être faite par experts.

## CHAPITRE VI — DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

### ARTICLE 19 — Détermination de l'indemnité d'assurance.

Chaque événement est l'objet d'un règlement distinct.

Le règlement est effectué sans franchise dans les cas de perte totale ou de délaissement. L'ensemble des autres indemnités dues pour un même événement est réglé sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

### ARTICLE 20 — Avaries particulières.

1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en l'état dans lequel il se trouvait au moment de l'événement, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune indemnité ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

Ce coût devra être justifié, soit par des factures acquittées, soit par tous autres documents établissant que les réparations ont bien été effectuées.

Lorsque les remplacements et réparations auront été effectués par un sous-traitant sous la direction du chantier assuré, le coût des travaux pourra être majoré, au titre de peines et soins, selon le pourcentage déterminé par les experts et consigné dans leur rapport, avec un maximum de 10 %.

Dans le cas où le lancement ne s'accomplirait pas avec succès, tous les frais et dépenses que nécessiteraient une ou plusieurs tentatives nouvelles seront intégralement à la charge des assureurs.

Dans le cas où, à la suite de réparations d'avaries à la charge des assureurs, il devrait être procédé à des essais supplémentaires du navire, les dépenses jugées indispensables par l'expert pour le contrôle de la bonne exécution des réparations seraient remboursées à l'assuré.

- 2°) Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit ci-dessous.
- 3°) Lorsque le navire séjourne dans un port de relâche en attente des pièces de rechange indispensables à la poursuite du voyage, sont à la charge des assureurs, pendant la durée du transport des pièces, les gages et vivres d'équipage ainsi que les matières consommées. Les dépenses supplémentaires engagées en vue de réduire la durée du transport sont également à la charge des assureurs.
- 4°) Lorsque les travaux sont impossibles ou trop dispendieux au port où se trouve le navire, les réparations provisoires indispensables pour permettre au navire de gagner un port où les travaux pourront être effectués à moindre frais, le coût du remorquage éventuel, ainsi que les gages et vivres d'équipage et les matières consommées pendant la durée du trajet sont à la charge des assureurs.
- 5°) Les commissions d'avances de fonds, les intérêts et tous les autres frais accessoires des réparations tels que les frais de cale sèche et les frais de port sont ventilés et supportés par les assureurs en proportion des divers travaux exécutés simultanément.
- 6°) En cas de sinistre se produisant en dehors du navire assuré, il devra être justifié que les matériaux qui n'étaient pas à bord étaient bien destinés au navire et, par suite, faisaient partie des biens assurés.

### ARTICLE 21 — Délaissement.

1°) Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- a) perte totale ;
- ⊕ b) réparations d'avaries à la charge des assureurs, dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant les frais de déblaiement, atteint soit les trois quarts de la valeur agréée à la livraison, soit les neuf dixièmes de la valeur en risque au moment de l'événement, cette dernière valeur étant déterminée conformément à l'article 6.  
Dans la première éventualité, les assureurs paieront l'entière valeur agréée, dans la seconde (et si les trois quarts de la valeur agréée à la livraison ne sont pas atteints) ils seront libérés par le règlement du montant de la valeur en risque au moment de l'événement ;
- c) défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;
- d) impossibilité de réparer. Toutefois, ne pourra pas être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné, en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois de l'événement qui y donne lieu ou de l'expiration du délai qui le permet.

En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

2°) Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, les assureurs auxquels auront été délaissés les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété. Ils devront toutefois faire connaître leur décision à l'assuré dans les trente jours de la date à laquelle celui-ci leur aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

## ARTICLE 22 — Avaries communes.

La contribution du navire aux avaries communes est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, de réduction proportionnelle à la valeur agréée, diminuée s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge.

En ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, il n'est en rien dérogé au présent contrat, les règlements d'avaries communes étant éventuellement redressés en conformité de ses dispositions.

Le Capitaine et l'assuré sont dispensés d'établir un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'avaries communes (avaries ou frais qui concernent le navire ou la cargaison) lorsque leur montant ne dépasse pas 1 % de la valeur agréée sur corps et machines sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à deux cent cinquante mille francs.

## ARTICLE 23 — Navire sur lest.

Lorsque le navire navigue sur lest et qu'il n'existe aucun autre intérêt contributif, les dispositions de l'article 22 s'appliquent aux dépenses et aux sacrifices qui auraient eu le caractère d'avaries communes si le navire avait eu un chargement à son bord.

## ARTICLE 24 — Recours de tiers.

Dans le cas où l'assuré n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépassera pas celui qui eut été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

## ARTICLE 25 — Assistance.

En cas d'assistance au navire assuré, la part lui incombant dans la rémunération d'assistance est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, d'une réduction proportionnelle à la valeur agréée.

## ARTICLE 26 — Abordage ou assistance entre navires du même assuré.

Au cas où le navire assuré aborderait un navire appartenant à l'assuré ou en recevrait l'assistance, l'indemnité à la charge des assureurs sera réglée comme si les navires appartenaient à des armateurs différents.

Il en sera de même dans le cas où le navire heurterait un bien ou une installation appartenant à l'assuré.

## CHAPITRE VII — REGLEMENT DE L'INDEMNITE

### ARTICLE 27 — Paiement des pertes et avaries.

Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont en cas de redressement ou de liquidation judiciaire, compensées et les effets de commerce deviennent immédiatement exigibles.

S'il n'y a ni redressement, ni liquidation judiciaire, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue, de la police, objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.

Après chaque événement engageant la garantie des assureurs, les capitaux assurés se reconstituent automatiquement, moyennant surprime à débattre.

## CHAPITRE VIII — DISPOSITIONS DE PROCEDURE

### ARTICLE 28 — Dispositions de procédure.

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, **sans solidarité avec les autres**, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs**.

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer ce transfert de droits dans la dispa-che, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

**Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.**

**Les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce de la place d'apérition.**

Police Exploitation

LONDON STANDARD PLATFORM FORM (MODIFIE)

TOUS RISQUES

(Sauf ce qui est exclu ci-après)

- 1. ASSURE: Voir annexe
- 2. DUREE D'EFFET DE L'ASSURANCE: Voir annexe  
Si cette assurance vient à expiration pendant le déroulement d'un accident ou d'un événement donnant lieu à un sinistre, les souscripteurs seront tenus responsables comme si la totalité du sinistre s'était produite pendant la durée d'effet de cette assurance.
- 3. BIENS ASSURES AU TITRE DE LA PRESENTE: Voir annexe

LISTE DES BIENS ASSURES

Description du Bien	Taux	Valeur assurée	Montant correspondant
Voir annexe			

Chacun des biens figurant sur la liste est estimé comme étant assuré séparément.  
 Tout sinistre payé au titre de la présente police ne réduira pas le montant de ladite assurance sauf dans le cas d'une perte totale et/ou d'une perte réputée totale et/ou perte totale reconnue et/ou convenue.

- 4. TERRITORIALE  
TYPE: Assurance de biens Offshore  
ASSURE: Sociétés mère et/ou filiales et/ou Sociétés affiliées et/ou interdépendantes de ladite société y compris notamment les suivantes: ...et/ou autres parties, le cas échéant.  
DUREE: 12 mois au..., incl.  
RISQUE: (a) Valeur convenue (100%)  
 Tout ce qui précède y compris l'ensemble de l'installation, tout l'équipement, l'outillage, toutes les machines, tous les

matériels et tous les autres biens de toutes sortes intégrés ou fixés sur celle-ci.

Base d'évaluation: coût de remplacement sur le lieu du sinistre.

Limite:... par événement (100%)

(b) Frais de réparation ou de remplacement accrus et/ou risque perte totale seulement (abandon et réparation de puits à la suite d'une perte totale de la plate-forme et/ou de déblaiement.

Limite:... montant tous dommages confondus par événement (100 %)

SOMME ASSUREE:

Tous sinistres tout accident y compris perte totale.

CONDITION: (a) London Standard Platform tous risques (modifié), Clause 7  
(1) supprimée  
Franchise (voir plus haut)

Il est entendu et convenu que le "vice de conception" est supprimé de la Clause des Exclusions et que nonobstant toute clause contraire contenue dans la présente ou dans les clauses annexées à la présente, cette assurance s'étend à la couverture des pertes de ou des dommages aux objets de l'assurance résultant du vice de construction de toute pièce ou de toutes pièces de ceux-ci mais cette assurance ne s'étendra en aucun cas à la couverture du coût ou des frais de réparation, modification, remplacement ou renouvellement de cette (s) pièce(s) ni à aucun coût ou dépense encouru pour un perfectionnement ou une modification de la conception. En outre, la couverture s'applique, mais ne se limite pas, à toute perte ou dommage

matériel direct aux biens assurés de quelle qu'en soit la cause provoqué par l'incendie, la foudre, l'explosion, l'éruption, le craterring, la tempête, le heurt avec un navire et/ou un aéronef.

La paragraphe 2 de la clause 10 a été modifié comme suit: "Il n'y aura pas de récupération d'une perte réputée totale au titre de la présente sauf si les frais de récupération et de réparation du bien assuré à la satisfaction sans réserve de l'autorité compétente excèdent la valeur assurée convenue"

Il est convenu que la clause 18 (c) ne s'appliquera pas aux pertes ou dommages subis par les biens assurés, causés par des mines, bombes, torpilles ou autres missiles qui datent des hostilités ou d'exercices militaires antérieurs.

La couverture fournie par le paragraphe précédent est soumise à l'expiration automatique de la clause de la couverture.

#### Clause de risque de pollution

(b) En outre, afin de couvrir de couvrir, quel que soit le pourcentage, la plate-forme contre l'augmentation du coût de la réparation ou du remplacement et/ou le risque perte totale seulement. En cas de perte totale effective ou perte réputée totale de la plate-forme, causée par des risques couverts, cette assurance paiera en plus la valeur des puits, le conduit de raccordement, et le coût de l'abandon et la réparation des puits conformément à

Autrement soumis à toutes les périodes, clauses et conditions définies dans (a)

De plus, il est convenu de couvrir le déblaiement

résultant des activités de forage et/ou de production de l'Assuré relatives à ... et toutes les installations y afférentes de manière directe ou indirecte conformément à la clause annexée.

Si un sinistre est réglé comme perte totale (perte totale effective réputée totale ou totale acceptée) conformément à (a), la présente assurance est tenue de régler le montant total assuré sans profiter du sauvetage au titre du risque étendu par la présente à des placements immatériels et autres pertes totales seulement de quelque nature que ce soit.

(a) et (b)

Sous réserve de l'annexe 42 B

Sinistres et ristournes de primes éventuelles à payer à...

Il est entendu et convenu que la présente assurance est assujettie du Droit...

Prime exigible.

Prime:

DEDUCTION:

- (b) Cette assurance couvre jusqu'à 25 % du montant de l'assurance inclus dans le tableau des conditions ci-dessous concernant des biens assurés par la présente (conformément à la description de la clause 3 ci-dessous), mais à l'exclusion de (des) support(s) de plate-forme (treillis métallique assemblé) et/ou du (des) élément(s) de pont, quand ceux-ci sont séparés des biens assurés par la présente, stockés temporairement ou transportés des ou vers les ports ou endroits ou installations de plate-forme dans les limites territoriales stipulées au paragraphe (a) et les pays limitrophes y compris... Cependant, il est expressément entendu et convenu que cette extension de couverture est incluse et n'augmentera le montant total de la présente assurance.

5. COUVERTURE

Sous réserve de ses termes, conditions et exclusion, la présente assurance couvre tous les risques de perte matérielle ou de dommage aux biens assurés, à condition que ladite perte ou ledit dommage ne soit pas dû (e) à une négligence de l'Assuré des Armateurs ou Administrateurs des biens assurés ou de l'un d'entre eux.

6. FRANCHISE

voir annexe

7. EXCLUSIONS

- (a) Sinistre, dommage ou dépense causé pendant ou résultant du forage d'un puits d'intervention dans le but de contrôler ou de tenter de contrôler un incendie, une éruption ou un cratering liés à une autre plate-forme ou unité à moins qu'une notification de ladite utilisation n'ait été immédiatement faite aux Assureurs et qu'une surprime n'ait été payée le cas échéant.
- (b) Toute demande d'indemnisation, que ce soit pour les frais encourus au titre de la clause de recours et de conservation, pour de l'argent, des matériels ou des biens dépensés ou sacrifiés pour contrôler ou tenter de contrôler l'éruption ou le cratering ou pour combattre l'incendie lié à l'éruption.
- (c) Perte, dommage ou dépense provoqué par ou résultant d'un retard, d'une détention ou d'une privation de jouissance.
- (d) Usure, détérioration progressive, fatigue du métal, bris de machines, gonflement ou contraction dus aux changements de température, corrosion, oxydation du métal, action électrolytique,...

En outre, cette assurance ne couvre pas le coût de la réparation ou du remplacement de toute pièce susceptible d'être perdue, endommagée,

déclarée inutilisable en raison d'un quelconque vice caché qui s'y trouve.  
Néanmoins dans le cas où il y a une section séparée dans cette police concernant la construction, jusqu'à la réception finale de la pièce et/ou des pièces venant de l'entrepreneur:

- (1) En ce qui concerne cette et/ou ces pièces, cette assurance inclut le coût de la réparation, du remplacement ou au renouvellement de toute pièce défectueuse qui est déclarée inutilisable seulement à la suite de la découverte d'un vice caché pendant la période de cette assurance.
- (2) Cette assurance inclut la perte ou le dommage causé à l'objet de l'assurance à la suite d'un vice de conception de toute pièce et/ou dudit objet. Cependant cette assurance ne s'étendra en aucun cas à la couverture du coût ou des frais encourus pour un perfectionnement ou une modification de la conception.

En ce qui concerne la paragraphe précédent, "la réception finale s'appliquera conformément au contrat entre les principaux Assurés et le maître d'oeuvre (s) mais en aucun cas avant la réception opérationnelle de la plate-forme achevée incluant le pont et les modules qui y sont incorporés. Nonobstant ce qui précède dans le cas où la maintenance est incluse dans la section de cette police afférente à la construction, la réception finale ne sera pas considérée comme ayant intervenu avant l'expiration de toutes lesdites périodes de maintenance.

- (e) La perte ou la détérioration des dynamos, des excitatrices, des lampes, des moteurs, commutateurs et autres appareils et dispositifs électriques causée par une défaillance ou panne

d'électricité, à moins que la perte ou le dommage ne soient dus à un risque non exclu dans la présente située à l'extérieur du matériel électrique défini dans cette clause. Néanmoins, cette clause n'excluera pas les réclamations au titre de perte ou de dommage matériel résultant d'un incendie ou d'une explosion.

- (f) Responsabilité vis à vis de tiers.
- (g) Les sinistres entraînés par l'enlèvement du bien, du matériel, des déblais ou d'un obstacle, que cette opération soit imposée par une loi, une ordonnance, une jurisprudence, une législation, ou un autre type de réglementation.
- (h) Les puits et/ou le trou en cours de forage ou au cours d'une autre phase.\*
- (i) La boue de forage, le ciment, les produits chimique et le combustible effectivement utilisés, et le cuvelage et la colonne de production dans le puits en-dessous de la plus basse section de cuvelage de la tête de puits.
- (j) Le pétrole ou le gaz non raffiné ou un autre brut sauf en stockage qui est couvert à une prime à convenir.
- (k) Les bleus, les plans, les cahiers des charges ou les dossiers, les effets personnels des employés ou autres.

8. GARANTIE RELATIVE A L'OBTURATEUR DE SECURITE

Il est garanti seulement en ce qui concerne les opérations de forage que un (des) obturateur(s) de fabrication standard sera (seront) fixé(s) sur le tube guide, le montage et les essais de cet (ces) obturateurs(s) de sécurité devront être conformes avec les pratiques habituelles du forage.

9. BASE DE RECOUVREMENT ET LIMITATION DES ENGAGEMENTS

Tous les coûts de réparation et/ou de remplacement dont le souscripteur peuvent être passibles en ce qui concerne le bien assuré dans la présente seront basés

sur la différence du vieux au neuf sur le lieu du sinistre sans déduction au titre de l'amortissement. En cas de sinistre ou de dommage partiel aux biens assurés dans la présente qui ne sont pas réparés, la responsabilité des souscripteurs, au titre de la présente en ce qui concerne l'amortissement résultant du sinistre ou du dommage non réparé correspondra à un montant égal au coût raisonnable de réparation de ce sinistre ou de ce dommage basé sur la différence du "vieux au neuf" sur le lieu du sinistre à l'expiration de cette assurance.

Les souscripteurs ne seront en aucun cas responsable d'une quelconque augmentation du coût des réparations ou des reconstructions en vertu d'une loi, une ordonnance, une législation, un permis ou une licence réglementant la construction ou la réparation. En outre la responsabilité des souscripteurs résultant de tout accident ou de tout événement ne dépassera en aucun cas la valeur assurée qui a été convenu, sauf disposition contraire prévue dans la clause II.

10. PERTE REPUTEE TOTALE

Lorsque l'on détermine si les biens assurés dans la présente sont une perte totale, la valeur assurée convenue d'après la Section I des conditions Générales jointe à la présente sera prise comme la valeur de réparation et rien concernant la valeur des biens assurés endommagés et la valeur d'inventaire des biens assurés par la présente et l'épave de ceux-ci ne sera pris en compte.

Il n'y aura aucun recouvrement dans la présente au titre d'une perte réputée totale à moins que le coût du recouvrement et de la réparation des biens assurés ne dépasse la valeur assurée convenue à la satisfaction sans réserve de l'autorité compétente.

Les souscripteurs ne seront en aucun cas responsables des dommages non réparés s'ajoutant à une perte totale ultérieure subie pendant la période couverte par cette

assurance.

Il est convenu que l'Assuré ne sera pas dépossédé du recouvrement d'une perte réputée totale conformément à la présente, en vertu d'une (de) quelconque(s) disposition(s) incluse(s) dans un permis, licence, ou réglementation gouvernementale, circonstance(s) similaire(s) en dehors du contrôle de l'Assuré qui est (sont) susceptible(s) d'empêcher l'Assuré d'abandonner l'(les) objet(s) de cette assurance aux souscripteurs. En accord avec ce qui précède, les Souscripteurs acceptent de renoncer à l'avis de délaissement, mais nonobstant toute disposition contraire incluse dans la présente, les Souscripteurs seront placés dans la même position que si l'avis de délaissement avait été fourni par l'assuré et refusé suivant la procédure habituelle par les Souscripteurs.

11. FRAIS DE RECOURS DE CONSERVATION

Il est d'autre part convenu que si les biens assurés dans la présente viennent à subir un sinistre ou un dommage assuré aux termes de cette assurance, il sera permis aux Assurés, à leurs Agents, Serviteurs et Ayants Cause, d'agir, de mettre tout en oeuvre et de voyager pour la Défense, la Sauvegarde et le Recouvrement des biens assurés précités, ou de toute partie de ceux-ci, sans préjudice de cette assurance, et toujours sous réserve des termes et des conditions, des restrictions et des exclusions de cette assurance, les charges y afférentes seront assumées par les souscripteurs ou de l'Assuré en vue du recouvrement, de la sauvegarde ou de la préservation des intérêts assurés ne sera considérée comme un abandon ou une acceptation de délaissement.

La responsabilité des Souscripteurs au titre des frais de recours et de conservation ne dépassera pas 25% de la valeur assurée dans la défense, la sauvegarde ou le recouvrement au titre desquels ces dépenses sont engagées.

12. FRAIS D'AVARIE COMMUNE ET DE SAUVEGARDE

Les frais d'avarie commune et de sauvegarde sont exigibles conformément au contrat d'affrètement ou en l'absence d'un contrat d'affrètement aux règles d'York et d'Anvers. Dans le cas où la valeur financée par des cotisations pour la contribution aux Frais d'Avarie Commune et de Sauvegarde dépasse la valeur assurée, il est convenu que ce montant sera intégralement payé par les souscripteurs conformément à la présente. Dépôts d'Avarie Commune à régler sur présentation des reçus des dépôts d'Avarie Commune.

13. ACCORDS LIBERATOIRES ET RENONCIATIONS A LA SUBRO- GA- TION

L'Assuré peut dégager de sa responsabilité au titre d'un sinistre ou d'un dommage aux intérêts assurés dans la présente toute personne, firme ou société travaillant pour ou avec l'Assuré ou avec lequel l'Assuré travaille en vertu d'un contrat précis à condition que:

- (a) ladite libération soit accordée avant le sinistre ou le dommage,
- (b) le dommage ou le sinistre soumis à ladite libération résulte ou dépende de ce travail.

Les souscripteurs acceptent de renoncer à l'exercice de leurs droits de subrogation contre cette personne, firme ou société y inclus les sous-traitants de celle-ci qui ont été ainsi dégagés de cette responsabilité et/ou de leurs Assureurs.

14. RESILIATION

Cette assurance peut être résiliée :

- (a) par l'Assuré à tout moment par préavis envoyé par écrit sous réserve d'une ristourne de prime à convenir.
- (b) par les Souscripteurs sous réserve d'un préavis de 30 jours envoyé par écrit, auquel cas une ristourne de prime quotidienne au prorata sera exigible.

(c) par les Souscripteurs en ce qui concerne les risques de grévistes, d'employés effectuant un lock-out ou de personnes participant à des troubles sociaux, des émeutes ou des mouvements populaires sous réserve d'un préavis écrit de 7 jours sans ristourne de prime.

La résiliation par une quelconque des parties est soumise à la rétention par les Souscripteurs de toute prime minimum établie dans la police.

15. CONTROLE DES ARCHIVES

Au cours de la validité de cette assurance, ou à tout moment par la suite dans le cadre de la période prévue dans la clause 16 en ce qui concerne les poursuites judiciaires contre les Souscripteurs, ces Souscripteurs seront habilités à inspecter les archives de l'Assuré concernant tous les problèmes de coûts, réparations, revenus et dépenses de quelque nature que ce soit relatifs aux intérêts assurés dans la présente. Les représentants de ces Souscripteurs devront avoir libre accès à ces archives à toute heure raisonnable.

16. RESTRICTION DE L'ACTION

Aucune poursuite ou action au titre de cette assurance pour le remboursement de tout sinistre ne peut être engagée devant tout tribunal sauf si l'Assuré a rempli intégralement toutes les exigences de cette assurance, ou sauf si l'action intervient dans les vingt quatre mois suivant la date à laquelle la cause d'une action au titre du sinistre devient effective, cependant, sous réserve que dans le cas où ce délai est interdit par la loi de l'Etat dans lequel cette assurance est émise, aucune poursuite ou action au titre de cette assurance ne puisse être engagée sauf si elle débute dans les délais les plus courts autorisés par la législation de cet Etat.

17. SINISTRE EXIGIBLE

Sinistre éventuel exigible conformément aux disposi-

tions ci-jointes.

18. FRANC DE CAPTURE ET DE SAISIE

Nonobstant toute disposition contraire contenue dans cette assurance, il n'y aura pas d'engagement au titre de tout sinistre causé par, résultant de, ou subi à la suite de:

- (a) Capture, saisie, arrêt, contrainte, détention ou toute tentative dans ce sens; ou
- (b) Toute confiscation effectuée par réquisition ou autrement, que ce soit en temps de paix ou en temps de guerre, légalement ou autrement; ou
- (c) Toute mine, bombe, torpille ou autre engin de guerre; ou
- (d) Toute arme de guerre employant la fission atomique ou nucléaire et/ou la fusion ou toute autre réaction ou force ou matière radioactive analogue; ou
- (e) Guerre civile, révolution, rébellion, insurrection, ou troubles civils en résultant; ou acte de piraterie; ou
- (f) (i) la détonation de tout explosif  
(ii) toute arme de guerre  
et causé par une personne dans l'intention de nuire ou dans un but politique; ou
- (g) Tout acte à des fins politiques ou terroristes commis par toute(s) personne(s), agents ou non, d'une Puissance Souveraine, et que le sinistre, dommage ou frais découlant de cet acte soit accidentel ou intentionnel; ou
- (h) Hostilités ou faits de guerre (avec ou sans déclaration de guerre) mais cet alinéa (h) n'excluera pas la collision ou le heurt avec un aéronef, des fusées ou des missiles similaires, ou avec tout objet fixe ou flottant, ou l'échouement, le gros temps, le feu ou l'explosion sauf s'ils sont provoqués directement par un acte hostile commis par ou contre une puissance

belligérante, lequel acte est indépendant de la nature du voyage ou de l'opération effectuée par les biens assurés dans la présente, à ou dans le cas d'une collision ou d'un heurt avec tout autre navire impliqué à cet égard. Tel qu'il est utilisé dans la présente, le terme "pouvoir" implique toute autorité entretenant des forces navales, militaires ou aériennes en liaison avec une puissance.

#### Clause afférente aux risques de pollution

Sous réserve des termes et des conditions de cette police, cette assurance couvre la perte de ou les dommages à l'objet de l'assurance directement causés par toute autorité gouvernementale agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés en vue d'empêcher, d'atténuer un risque ou une menace de pollution, résultant directement d'un dommage à l'objet de l'assurance pour lequel les Souscripteurs sont responsables conformément à cette police, à condition que cet acte d'autorité gouvernementale n'ait pas résulté d'un manque de diligence de la part de l'Assuré ou de ses Agents en vue d'empêcher ou d'atténuer ce risque ou cette menace. Cette assurance vise également la couverture de la perte de ou les dommages à l'objet de l'assurance causés directement par l'Assuré en vue de sauver des vies humaines dans le cas où il existe un risque de pollution ou une menace dans ce sens.

#### ASSURANCE DE DEBLAIEMENT

Couverture relative aux opérations de forage et/ou de production des Assurés en liaison avec le retirement de l'épave et/ou des déblais étant entendu qu'il est convenu d'indemniser l(les) Assurés dans la présente pour tous les coûts et/ou dépenses directes ou indirectes de renflouement, de retirement ou de la destruction de l'épave et/ou de son déblaiement (quelle que soit la cause) et/ou du bien de l'Assuré(s) à cet égard ou d'autres ou la fourniture et l'entretien de

feux, signalisations, avertisseurs audibles etc...; pour cette épave et/ou ces déblais lorsque l'engagement de ces coûts et/ou dépenses est obligatoire en vertu d'une loi, d'une ordonnance ou d'une réglementation, ou lorsque l'Assuré dans la présente est responsable de ces coûts et/ou ces dépenses conformément au contrat ou autrement ou quand cette épave et/ou ces déblais gênent l'exploitation normale de l'Assuré.

Cette assurance est soumise aux mêmes termes et conditions conformément aux dispositions convenues, avec ou sans préavis à observer en ce qui concerne des modifications, extensions, additions, avenants et résiliations et dates de prise d'effet et d'expiration, et également en ce qui concerne l'expertise et le règlement des sinistres est effectué "sans préjudice" ou titre gracieux

Avis de résiliation de l'Institut et expiration automatique en cas de guerre de la clause de couverture Corps etc...

La couverture dans la présente des risques de guerre, etc., peut être résiliée soit par les Souscripteurs ou par l'Assuré avec un préavis de 15 jours (cette résiliation prenant effet à l'expiration de 15 jours à compter de minuit du jour ou cet avis de résiliation est notifié par ou aux Souscripteurs). Cependant les Souscripteurs conviennent de reconduire la couverture sous réserve de l'accord entre les Souscripteurs et l'Assuré avant l'expiration de cet avis de résiliation quant au nouveau taux de prime et/ou des conditions et/ou des garanties.

Avec ou sans fourniture de cet avis de résiliation, la couverture dans la présente des risques de guerre, etc., prendra fin automatiquement:

- (i) lors de toute détonation de toute arme de guerre employant le fission atomique ou nucléaire et/ou la fusion ou toute autre réaction ou force ou matière radioactive analogue quel que ce soit le

lieu ou l'époque à laquelle cette détonation se produit, avec ou sans implication du(des) navire(s) assuré(s), et cette assurance exclut le sinistre, le dommage ou la dépense découlant de cet événement;

- (ii) lors de tout déclenchement de guerre (avec ou sans déclaration de guerre) entre chacun des pays suivants :

Le Royaume-Uni - les Etats-Unis d'Amérique.  
La France - l'URSS - la République Populaire de Chine

et cette assurance exclut le sinistre, le dommage ou la dépense résultant de déclenchement de cette guerre;

- (iii) en ce qui concerne tout navire, au titre duquel la couverture est accordée dans la présente, en cas de réquisition de ce navire à titre de détention ou pour une utilisation et cette assurance exclut le sinistre, le dommage ou la dépense résultant de cette réquisition.

La couverture afférente aux risques de guerre, ne prendra pas effet, si avant la date projetée de la prise d'effet du risque, il y a eu un événement qui aurait mis fin automatiquement à la couverture conformément aux dispositions de cette clause si la couverture avait pris effet avant cette survenance.

## D

## OIL INSURANCE LIMITED (OIL)

Créée en décembre 1971 par seize (16) compagnies pétrolières dans le but d'accroître la capacité du marché.

Aujourd'hui l'OIL regroupe près de cinquante (50) compagnies membres et a constitué des réserves substantielles provenant de l'augmentation du nombre de compagnies membres.

1. Organisation de l'OIL

Les membres acceptés dans l'OIL sont éligibles au rang d'actionnaires, soumis à conseil d'homologation, avec des droits de vote.

Les membres élisent un conseil d'administration comprenant les représentants des compagnies pétrolières membres, administrant la société et faisant la supervision générale des affaires.

2. Eligibilité/Adhésion à l'OIL

Une compagnie pétrolière qui peut démontrer la responsabilité financière est éligible et peut devenir membre de l'OIL à condition que 50% de ses revenus bruts annuels soient dérivés des opérations pétrolières, ou plus de 50% de ses actifs bruts soient consacrés aux opérations pétrolières.

3. Les garanties accordées

OIL distribue un imprimé de Police Standard aux membres étendant la couverture sous trois (3) accords d'assurance essentiels comme suit:

a) Tous risques de Pertes et Dommages physiques directs aux biens détenus ou biens pour lesquels l'assuré a un intérêt assuré:

b)

(\*) Dépenses, Sue and Labour (mesures Conservatoires et sauvetage)

(\*\*) Contrôle de Puits

(\*\*\*) Retirement de l'Epave

(\*\*\*\*) Rétablissement et Reforage (optionnelle si l'adhésion est achetée)

c) Responsabilité pour Déperdition (fuite), Pollution et Contamination.

Pour les dommages ou pertes physiques aux biens propres la garantie ,est basée sur la valeur Cash Actuelle.

4. Plafond de l'OIL

L'OIL fixe une limite par événement de 10% des actifs bruts environ (environ 10.000 \$ US) pour chaque membre, mais soumise à un maximum de 150 millions \$ US/événement.

L'OIL permet qu'un assuré achète une limite en excédent de 50 millions \$ US par événement dans le total annuel.

5. Franchise et Taux de prime

Une prime est perçue sur la base d'un "Taux Standard" chaque année calendaire, basée sur une franchise de \$ US 10 millions par événement.

Ce Taux Standard est le produit de l'expérience de sinistralité moyenne sur les cinq (5) années passées multiplié par ou deux facteurs, appliqués à l'actif brut des membres

L'Engagement Financier des membres à OIL

Un engagement financier minimum est exigé aux membres. Cet engagement est quinquennal.

## E

MARINE PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION  
(P and I Clubs)

Elles occupent de la responsabilité des propriétaires de navires. Quelques P and I spécialisés s'occupent aussi de responsabilités liées aux opérations des unités de forage mobiles.

La grande majorité de la flotte marchande et le forage a adhéré à ces clubs.

1. Organisation des clubs

Les clubs P and I sont des associations de propriétaires de navire dirigées par un comité élu.

Les opérations courantes du Club sont tenues par une société de gestion qui supervise les activités telles que la souscription, les réclamations, le paiement des cotisations et beaucoup d'autres opérations et services fournis par le Club mondialement. Ces services sont possibles grâce à une chaîne mondiale de correspondant capables d'assister et de conseiller les délégués des propriétaires de navires.

2. Opérations des Clubs

Les P and I ont traditionnellement offert une responsabilité illimitée pour tous les aspects de la couverture, autre que à l'égard de responsabilités de Pollution où la limite a jusqu'aux années récentes, été de 500 millions \$ US par événement.

Quand la responsabilité illimitée est accordée les clubs augmentent leurs primes sur les membres en faisant un "Appel par anticipation" commencement de l'année de l'année de la Police, et augmentant davantage les primes aux moyens d' "Appel supplémentaires" et "Finals".

Tous les Clubs P and I ont une date commune de renouvellement le 20 février à midi GMT.

Dans le secteur de l'énergie la couverture des P and

I spécialisés est accordée aux unités offshore mobiles (unité de forage, unités de production flottantes, navires submersibles, unités de logement) aux objets capables de se déplacer soit par leur propre moyen ou par un autre navire (remorques). Ces articles seront inscrits pour un plafond fixe à prime fixe plutôt que d'avoir une garantie de responsabilité illimitée soumises à des appels supplémentaires.

Les plates-formes, les têtes de puits sous marines, les pipelines et installations du type amarrage à point unique ne seront pas qualifiés pour la couverture du P and I parce que n'étant pas considérés comme navires utilisés pour des buts de navigation et ainsi ne partageant les caractéristiques de risque de responsabilité similaire.

### 3. Les garanties accordées par les Clubs

Les couvertures suivantes représentent une liste sommaire de garanties principales accordées par un P and I Club typique:

- a) Dommages ou compensation pour perte de vu ou blessures corporelles, ou maladies des membres de l'équipage, passagers et tiers.
- b) Pertes de, ou dommage aux biens, marchandises ou cargaison détenus par les tiers transportés à bord de l'unité engagée.
- c) La responsabilité des dépenses d'hospitalisation médicales, funéraires et de rapatriement et autres similaires relatives aux naufrages de marins, incluant la maladie et les indemnités de chômage.
- d) Dépenses de remplacement, quand il est nécessaire de remplacer un capitaine, un officier ou membre de l'équipage à cause de leur décès, blessures, maladie ou désertion en service, incluant les frais de port et les dépenses de déviation.
- e) Indemnité de sauvetage de vie
- f) 1/4 de la responsabilité collision, quand le

membre engagé à la traditionnelle garantie des 3/4 de responsabilité collision couvert sous sa police corps.

La responsabilité collision est à l'égard de la Perte ou du dommage au tiers comme perte ou dommage aux biens, marchandises ou autre propriété à bord dans la mesure où l'unité engagée s'est trouvée responsable.

- g) La perte de, ou dommage aux objets fixes ou flottants, tels que les docks, port, quai, jetée ou grues ou propriétés. Cette garantie s'appliquera aussi à l'égard de la responsabilité des membres pour obstruction aux ports, quais et propriété similaire causée par le navire comme conséquence d'un accident.
- h) Responsabilités sous contrats de remorquage habituels, se référant aux remorquages habituellement à l'intérieur, ou dans les environs du port y compris les remorquages en direction d'un port de refuge à la suite d'un accident. Cependant la garantie n'embrasse pas les autres formes de remorquage telles que celui océanique des unités de forage, à moins cela soit spécialement convenu.
- i) Les dépenses supportées dans le relèvement obligatoire, le retirement ou la destruction de l'épave de l'unité inscrite.
- j) Les dépenses de mise en quarantaine et autres dépenses extraordinaires selon les premières manifestations de la maladie contagieuse.
- k) La responsabilité pour blessures personnelles et dommage aux biens résultants de la pollution causée par l'unité engagée, incluant les dépenses de nettoyage (clean-up) et celles permettant de contenir la pollution.

Cette garantie de pollution n'embrasse pas la pollution des puits ou autres biens non possédés

avec lesquels l'unité inscrite peut être en train de travailler.

- l) Les amendes, ou réclamations imposées à un membre par les autorités douanières, d'immigration ou autre gouvernement ou autorités locales.
- m) Les coûts d'une information maritime officielle provenant d'un incident en relation avec les opérations maritimes.
- n) La contribution par navire aux frais d'avarie commune et frais de sauvetage qui sont irrécouvrables sous les polices Corps parce que les valeurs contributives sont évaluées à un niveau très haut que les valeurs assurées, incluant les réclamations pour la part de cargaison de l'Avarie commune et les frais de sauvetage non recouvrables des intérêts de la cargaison à cause d'une rupture du contrat de transport de marchandises.
- o) Les responsabilités, coûts et dépenses accidentels aux affaires des membres soumises à une autorité discrétionnaire ou comité.
- p) Les coûts et dépenses légaux survenus dans la défense d'une réclamation, dans la limite agréée par le P and I club.

F

**LA TOPSIL****(Total Loss Offshore Production Structure Insurance Limited)**

Compagnie Mutuelle managée par l'OIL à Bermudes destinée à accorder une tranche de garantie perte totale au sommet pour les installations de production offshore à valeur élevée.

Elle commença la souscription le 1er janvier 1993 avec un plafond initial de \$ US 100 millions par accident et par année. TOPSIL est une réponse du marché à la contraction de la capacité des premières années 1990. Une solution à la réduction de cette capacité pouvait être donnée par la mutualisation.

Initialement focalisée aux plates-formes en eaux profondes de la Mer du Nord TOPS a été rendre disponible pour les risques de capacité d'ailleurs.

## G

## O P O L

Le plan OPOL (offshore Pollution Liability Agreement) est un accord volontaire passé entre les différentes sociétés pétrolières opérant dans le domaine offshore. Il a été signé en septembre 1974 en tant que contrat privé réglant les problèmes de responsabilité et d'indemnisation dans les cas de pollution pétrolière lors de l'exploration et de la production offshore d'hydrocarbures.

Cet accord prévoit une responsabilité objective, et la limitation de responsabilité des parties contractantes à part quelques exceptions est de 25 millions \$ US par accident, et 50 millions \$ US par an, pour les cas de pollution par hydrocarbures.

Les contractants doivent aussi présenter pour ce plafond des garanties financières, sous la forme, par exemple d'un certificat d'assurance ou d'un cautionnement. Sur le montant de 25 millions de dollars par accident, 12,5 millions \$ US sont réservés à l'indemnisation des victimes d'une pollution par hydrocarbure. Les réclamations peuvent être présentées directement à la partie responsable, signataire du contrat OPOL, par les particuliers victimes du sinistre ou par les Etats.

Le solde de 12,5 millions de dollars est destiné au remboursement des frais de prévention et de nettoyage, les frais engagés par la société pétrolière responsable de la pollution étant également pris en considération.

Si le montant de 12,5 millions de dollars n'est pas utilisé dans sa totalité pour une des deux catégories d'indemnisation, le reste peut être reporté sur l'autre catégorie. Lorsque les demandes d'indemnisation dépassent dans l'ensemble les plafonds fixés, le

montant de l'indemnité est réparti proportionnellement entre les ayants droit.

Si un contractant ne fait pas face à ses engagements, les autres parties doivent les assumer solidairement pour lui.

Dans le texte d'origine, l'étendue géographique du plan OPOL est limitée aux eaux britanniques. L'accord s'applique maintenant aussi aux activités offshore pratiquées dans les eaux territoriales du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, de la France, de l'Irlande, des Pays-Bas et de la Norvège. L'extension du champ d'application est possible sur accord des parties contractantes.

Le contrat OPOL est entré en vigueur le 1er mai 1975, pour une durée de six ans. IL pourra être renouvelé d'année en année, à partir de 1981, ce qui sera très certainement le cas, vu les expériences positives faites jusqu'à présent. Toutefois, il est possible qu'une modification importante intervienne visant le relèvement des limites de responsabilité

H

CONVENTION OFFSHORE SUR LA  
RESPONSABILITE DU 14 DECEMBRE 1976

Neuf pays, la Belgique, la République fédérale d'Allemagne, le Danemark, la France, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et la Grande Bretagne ont conclu en décembre 1976 un accord intergouvernemental s'appliquant aux dommages de pollution par hydrocarbures au cours d'activités offshore.

Cet accord de 1976 avait pour but de créer un base légale uniforme à un niveau régional pour régler les questions de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution pétrolière provenant d'activités offshore.

La convention offshore sur la responsabilité institue pour l'exploitant d'une installation offshore un régime de responsabilité objective pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les frais de nettoyage. L'exploitant n'est exonéré de sa responsabilité que dans des cas exceptionnels: événement de guerre, guerre civile négligence ou acte intentionnel de la part de la victime.

L'exploitant peut limiter sa responsabilité à 30 millions de DTS par installation et par événement, soit actuellement, à environ 68 millions de DM. Cinq ans après l'ouverture à la signature de cette convention (1977), donc en 1982, le plafond sera à 40 millions de DTS (ce qui correspond actuellement à 91 millions de DM).

Les pays parties à cette convention sont cependant libres de fixer un plafond plus élevé ou d'instaurer une responsabilité illimitée.

La convention impose à l'exploitant l'obligation de constituer une garantie financière pour un montant minimum de 22 millions de DTS (soit 50 millions de DM)

et de 35 millions de DTS (soit 80 millions de DM) à partir de 1982, sous la forme, par exemple, d'un certificat d'assurance ou d'une garantie bancaire. Fin 1980, cette convention n'était toujours pas entrée en vigueur, car elle doit être ratifiée par au moins quatre Etat signataire. Cette ratification interviendra probablement dans les prochaines années. Le secteur privé de l'industrie a élaboré pour le domaine offshore, avant la réglementation légale, un plan pratique destiné à résoudre les questions des responsabilités et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures.

## B I B L I O G R A P H I E

- CHAUVELIER (J) "LE MARCHÉ FRANÇAIS ET LES RISQUES DE GRANDE CAPACITÉ : L'Assurance des Risques liés à la Recherche et à l'Exploitation des Hydrocarbures en Mer"
- LIJADU (Y) L'Assurance des RISQUES PETROLIERS EN AFRIQUE Documents de l'OAA 10e Conférence 1983
- LOUETTE (B) L'OFFSHORE SCOR MARINE
- MÜNCHENER RÜCK Le PETROLE ET LA MER. Risques, responsabilité, Assurance 1980
- MÜNCHENER RÜCK L'OCEAN, ESPACE ECONOMIQUE. L'Assurance et la Réassurance au Service de l'Exploitation des Océans 1989
- MÜNCHENER RÜCK TECHNIQUE OFFSHORE. Pétrole et Gaz extraits de la Mer. Technologie Assurance 1975
- PEIGNET (V) L'ASSURANCE DES INSTALLATIONS OFFSHORE. Pétrole et Gaz SCOR MARINE
- SEDGWICK AN INTRODUCTION TO ENERGY INSURANCE 1ST Ed 1994
- SHARP (D.W) OFFSHORE OIL AND GAZ INSURANCE 1ST Ed 1994

## ERRATA

I

- INTRODUCTION: 27e ligne lire société d'assurance locale
- Page 5: Section I: 4e ligne lire analyses sont ont ne peut
- Page 11 S/s D Parag. 1: Cas de la Mer du nord.
- Page 14 9e ligne vulnérabilité de l'installation
- Page 17 Section III lire une 8e ligne après gaz naturel  
Section III: apprécier le risque qu'il prend (15e ligne)
- Page 18 Section I: 9e ligne lire travaux elle même.  
dernière ligne lire surveillance moins espacée
- Page 19 Section II: 9e ligne: les contrats prévoient.
- Page 20 Réponse du marché.
- Page 27 Chapitre 8: Il est possible dans le secteur.  
Section I: Garantie du Risque de Construction et de déplacement
- Page 28 Section III: 3e ligne: Phase d'exploitation et non d'exploration.
- Page 30 8e ligne: des assurances CAR / EAR.
- Page 37 C. Valeurs assurées. 2e ligne retenues.
- Page 38 f.) Sinistres en évolution à l'expiration.
- Page 39 Section III: La Période d'assurance pour la Bloc Police.
- Page 41 Calcul des Primes. Pourcentage du taux de primes.
- Page 43 Section III S/s2 Expenses of Redrilling.
- Page 45 Para. B. 4e ligne lire survenance de Dommages.
- Page 48 S/s4 2) Autres sous-sections
- Page 51 Chapitre 13: lire Valeur Globale des câbles électriques.
- Page 52 Section II: lire Producing wells.  
Chapitre 14 9e ligne insérer Net à percevoir par le courtier (5%)  
soit \$ US 47 934,05871.  
10e ligne lire sur sa conservation.
- Page 54 Section I: Nouvelle Prime Totale \$ US7,980.850
- CONCLUSION: 17e ligne devraient se multiplier. Avant dernière ligne lire le marché  
relève sa participation.