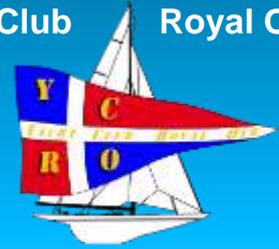


Conférence organisée par
le

Yacht Club Royal Old



Pornic
dans les salons du
**GOLF BLUE GREEN
PORNIC**

5 octobre 2018



LES P&I CLUBS

PROTECTION & INDEMNITY CLUBS

Virginie RINGEARD

Juriste maritime

Directeur MCLEANS BRITTANY

*Conseillère municipale de PORNIC
chargée de la mer et du littoral*



Organisée par le



YACHT CLUB ROYAL OLD

vendredi 5 octobre 2018

dans les salons du

GOLF BLUE GREEN PORNIC

rue Scalby-Newby à PORNIC

Maison des Associations
4, rue de Lorraine BP 1409
44214 PORNIC CEDEX
ycro.pornic@gmail.com

CONFÉRENCE À 18H00



P & I CLUBS

(Protection and Indemnity Clubs)

Associations-mutuelles d'Armateurs

par Mme Virginie RINGEARD,
juriste maritime

Conseillère municipale de PORNIC chargée de la mer et du littoral



A l'issue de cette conférence, pour ceux qui le veulent,
APERITIF et DÎNER

Conférence ouverte à tout public
Accès gratuit



Réservation pour Apéritif et Dîner
au 06 07 08 47 48
(participation financière: 25 €)

LES P&I CLUBS

PROTECTION & INDEMNITY CLUBS



Virginie Ringeard, ici en compagnie de Jean-Pierre Crépellière,
Président du Yacht Club Royal Old de Pornic



Un Porte Conteneurs



COSTA CONCORDIA

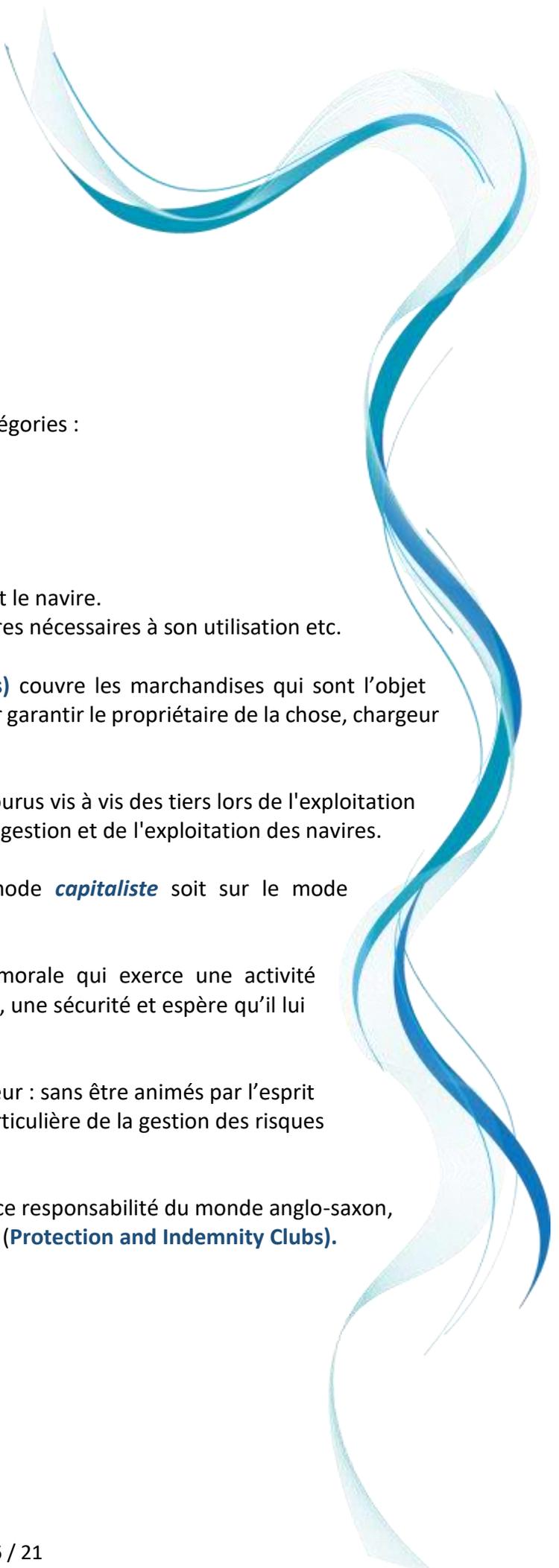


Le public, une quarantaine de personnes



L'exposé peut commencer ...

INTRODUCTION



L'assurance maritime couvre essentiellement trois catégories :

- l'assurance Corps et Machine,
- l'assurance marchandise
- l'assurance responsabilité.

Dans l'**assurance Corps et Machine**, le corps assuré est le navire.

Le navire comprend la coque, la machine, les accessoires nécessaires à son utilisation etc.

L'**assurance sur facultés (marchandises transportées)** couvre les marchandises qui sont l'objet d'une opération maritime / assurance de la chose pour garantir le propriétaire de la chose, chargeur ou réceptionnaire.

L'**assurance responsabilité** qui couvre les risques encourus vis à vis des tiers lors de l'exploitation des navires et les risques contractuels découlant de la gestion et de l'exploitation des navires.

Le système d'assurance est organisé soit sur le mode **capitaliste** soit sur le mode **mutualiste**.

Dans le premier cas l'assureur est une personne morale qui exerce une activité commerciale : contre paiement elle vend une garantie, une sécurité et espère qu'il lui en restera un profit.

Dans le second cas, les assurés sont leur propre assureur : sans être animés par l'esprit de profit, ils mettent en commun une organisation particulière de la gestion des risques qu'ils rencontrent et dont ils veulent se prémunir.

Le mode mutualiste est notamment celui de l'assurance responsabilité du monde anglo-saxon, le monde des **Clubs de Protection et d'Indemnisation (Protection and Indemnity Clubs)**.

UN PEU D'HISTOIRE

Les P&I Clubs sont des mutuelles d'armateurs créées en Angleterre au milieu du XIXème siècle pour couvrir la responsabilité civile des armateurs et des affréteurs de navires que les assureurs traditionnels dits "à primes fixes" ne garantissaient pas.

Ils sont donc les lointains descendants des Clubs d'assurances corps – appelés « **Hull Clubs** » - formés par les armateurs britanniques au 18ème siècle (armateurs particulièrement peu satisfaits de l'étendue de la couverture et du coût de l'assurance corps des deux compagnies qui détenaient un monopole de ce marché depuis 1720, La Royal Exchange Assurance et The London Assurance.).

Ils décidèrent devant cette situation de partager leurs risques « corps » dans le cadre d'un système mutualiste, chacun étant en même temps un assuré et un assureur. Ce concept est toujours, de nos jours, le concept de base des P&I Clubs.

Les Clubs sont juste maintenant des sociétés, ce qui signifie légalement que ce sont les Clubs et non les armateurs individuellement qui fournissent l'assurance.

A la période de déclin des « Hull clubs » correspond une augmentation importante de la responsabilité des armateurs.

Au cours de ce 19ème économiquement dynamique, beaucoup de progrès technologiques intervinrent et la complexité des navires s'amplifia, tout comme leur taille. Dès lors, la valeur intrinsèque des navires augmenta très sensiblement tout comme la valeur globale de la marchandise transportée.

Depuis 1745, le MARINE INSURANCE ACT britannique interdisait aux armateurs de s'assurer pour des sommes excédant la valeur du navire.

Les armateurs font face au 19ème siècle à de nouveaux risques:

*émigration massive des pays européens notamment Irlande suite famine 1845. 1 million d'irlandais ont fui notamment vers USA. Navires surpeuplés.

FATAL ACCIDENT ACT de 1846 permet aux ayants droits d'obtenir des compensations en cas de faute, négligence etc

*HARBOUR DOCKS and PIERS ACT de 1847 autorise les autorités portuaires à réclamer en cas de dommages aux infrastructures portuaires quelle qu'en soit la cause.

Bref, un accident pouvait entraîner faillite d'un armateur.

Les armateurs suite à un lobbying efficace obtinrent en 1854 l'incorporation de la notion de limitation de responsabilité dans le MERCHANT SHIPPING ACT.

La notion prévoyait une limitation de responsabilité à la valeur du navire et pour le fret à un maximum de 15 livres par tonne.

Malgré cela, beaucoup d'armateurs étaient potentiellement responsables de montants importants et avaient besoin de protection

Comme aucun texte législatif ne pouvait les aider, ils ont décidé de s'auto-aider

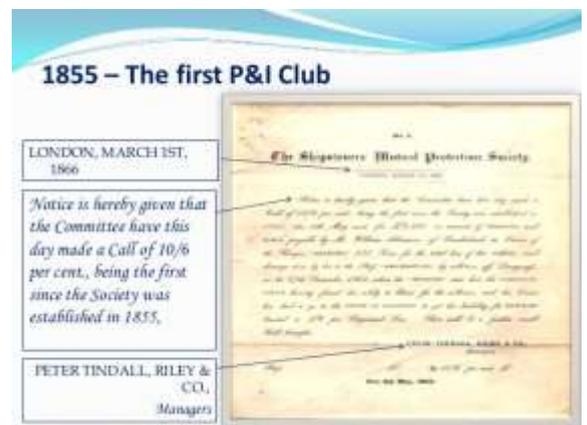
Le P de P&I ...

Afin de pallier à cette déficience du marché traditionnel, ils eurent alors l'idée de reprendre celle que leurs aînés avaient eue en créant, à l'époque des « Hull clubs », dans un esprit mutualiste pour couvrir les risques non couverts par le marché : le ¼ à leur charge dans la police corps en cas d'abordage, les dommages corporels pour les membres d'équipage et les passagers, le F.F.O., etc.

Ils créèrent ainsi le premier « Protecting Club » en 1855 : The Shipowners Mutual Protection Society, le prédécesseur du Britannia P&I Club.

Toutefois, ces Clubs n'étaient alors que des « Protecting Clubs » et la notion d'indemnité

(« Indemnity » pour le « I » de la deuxième lettre du terme P&I) était alors inexistante.



Cette notion d'indemnité allait arriver dans le cadre des « cargo claims » ou réclamation marchandise.

En effet, nous n'avons pas encore parlé des réclamations marchandises qui, à cette époque, ne représentaient pas une source de réels problèmes pour les armateurs.

Cette situation changea en particulier à la suite de deux affaires célèbres dans le troisième tiers du 19ème siècle qui virent les armateurs considérés comme pleinement responsables pour la perte de la cargaison qu'ils transportaient.

Il s'agit des affaires du « WESTERNSHOPE » et de l'« EMILY ».

L'affaire de l'échouement du navire « WESTERNSHOPE » se déroula en Afrique du Sud en 1870. Le navire avait des cargaisons destinées à Cape Town mais il avait d'abord escalé à Port Elisabeth. Nous étions dans un cas de « deviation » : le navire avait dévié littéralement parlant de sa route en escalant dans ce port qui n'était pas prévu. Le juge en charge de l'affaire décida qu'en raison de cette « deviation », l'armateur ne pouvait pas valablement se prévaloir des dispositions contractuelles de transport et des exceptions qui y étaient incorporées. L'armateur fut considéré comme responsable pour la complète valeur de la cargaison

Le navire « EMILY »

Un deuxième cas d'échouement et de naufrage survint quelques temps après. Le navire « EMILY » fut perdu avec sa cargaison.

Là encore, l'armateur indemnisa à 100 % le propriétaire de la cargaison suite à cette perte car il ne put faire valablement valoir un péril de la mer ; le juge, au contraire, considéra qu'il y avait eu une navigation fautive, notion qui n'était pas exclue par les connaissances de l'époque.

En dépit du fait que les armateurs avaient leurs navires entrés dans des « Protecting Clubs », ils n'obtinrent aucune indemnisation dans les deux affaires pré-citées car ce cas n'était pas prévu par les règles des Clubs.

Afin de pouvoir faire face économiquement à ce nouveau risque, les « Protecting Clubs » ajoutèrent une « Indemnity Class » pour fournir la couverture nécessaire aux armateurs.

Les P&I Clubs étaient nés!





Une très large majorité du tonnage mondial, environ 9 navires sur 10, est couvert auprès d'un P&I Club.

Chaque Club est indépendant. Ce sont des mutuelles à caractère non lucratif, offrant aux armateurs et affréteurs une couverture des différentes responsabilités nées de l'exploitation quotidienne des navires

La plupart des Clubs sont basés ou plutôt gérés à Londres mais il existe également des Clubs en Scandinavie, au Japon, et aux Etats-Unis.

Les Clubs se sont regroupés au sein d'un **Groupement International** qui comprend **13 P&I Clubs**.

Les contrats d'assurance P&I sont renouvelés chaque année le 20 février, date qui, historiquement, marque le début de la reprise de la navigation en mer Baltique.

LES GRANDS PRINCIPES

LE BOARD:

Chaque Club est contrôlé par ses Membres à travers un Conseil des Directeurs (Board) ou Comité. Le «Board» est composé d'armateurs qui prennent les décisions importantes pour la gestion des clubs

- des clauses de la police d'assurance
- du planning financier
- des montants à provisionner pour payer les réclamations
- du changement de la couverture club en fonction de l'évolution de la législation maritime internationale.
- Du rejet ou de l'acceptation de payer une réclamation, dans un dossier particulier.

Le comité se réunit 4 fois par an.

Parce que le comité est constitué d'armateurs extrêmement occupés, ils ont décidé de donner la gestion journalière des Clubs à des **MANAGERS** dont la quasi-totalité se trouve à Londres.

Ex) UK P&I Club / Thomas Miller - Mickael Else / Standard - Triley / Britannia

LES PRIMES

Il n'y a aucun actionnaire et la contribution de l'armateur s'appelle un CALL.

Il en paie trois dans l'année sous forme d'appel de prime ou ADVANCE CALL. Si les fonds appelés sont insuffisant pour couvrir les réclamations de l'année, il paie une prime additionnelle qui s'appelle une ADDITIONAL CALL et si le CALL est surestimé, soit il bénéficie d'une RETURN CALL.

Ces CALLS sont calculés en fonction du tonnage du navire et du risque présenté par l'armateur. Ces taux sont décidés par tous les armateurs et ils sont fonction de la taille et du type de navire...

PAY TO BE PAID

Le principe de l'assurance P&I est différent de l'assurance classique connue. La couverture donnée est strictement d'indemnité et non pas d'une responsabilité directe.

Cela signifie que le Membre du Club doit d'abord avoir été tenu de payer car légalement responsable, et ensuite, avoir payé le préjudice, les dommages ou les frais avant que le club devienne responsable sous les termes de la police et indemnise le membre suivant les termes de la couverture de celui-ci dans le cadre du principe bien connu du « paid to be paid ».

Ainsi aucune action directe contre les P&I Clubs ne peut être valablement initiée sans méconnaître ce système fondamental de leur organisation.

LES NIVEAUX DE COUVERTURES

Trois niveaux de couverture

1- La Club's retention:

Premier niveau de couverture pour ses membres les Armateurs de l'ordre de 10.000.000,00 USD. Concerne environ 95% des dossiers et de l'ordre de 80% en termes de montant en jeu

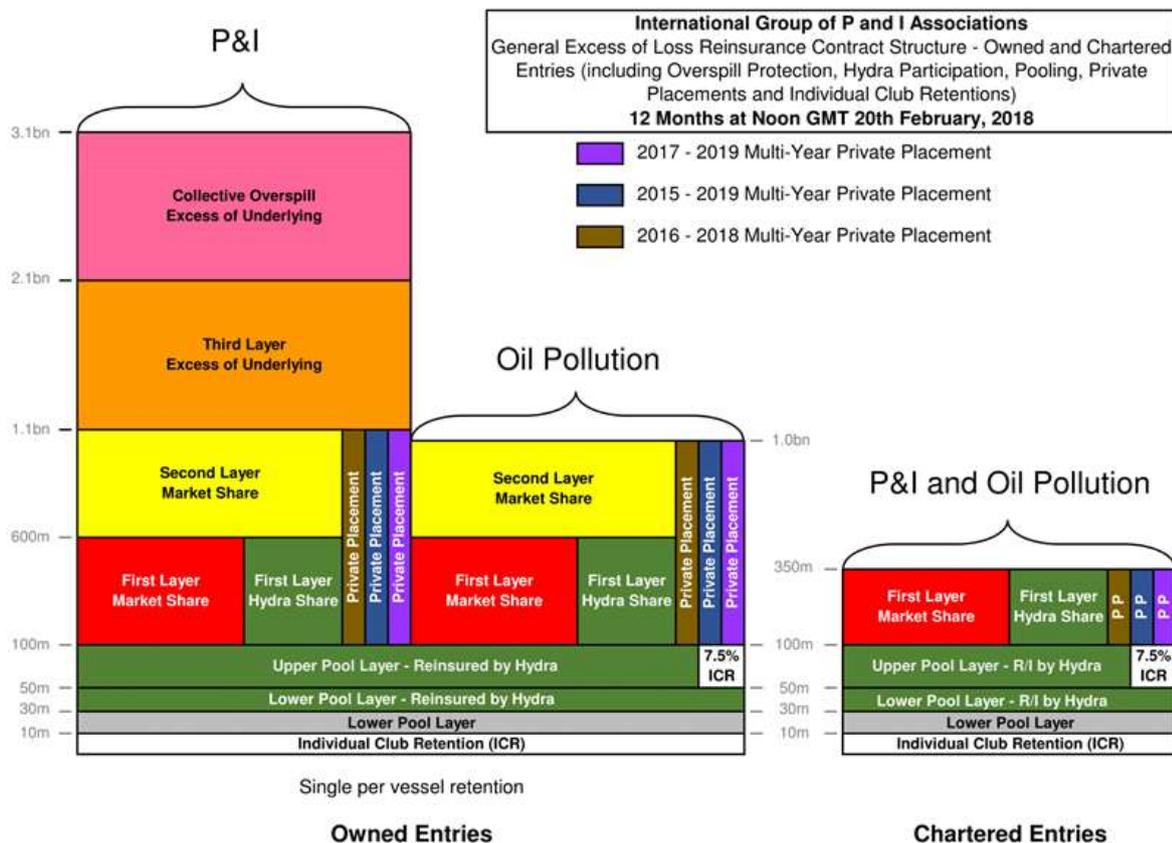
2- Le Pooling Agreement:

Les Clubs du Groupe International ont crée un pool pour couvrir ensemble les réclamations entre 10.000.000,00 USD et 100.000.000,00 USD.

Une moyenne de 20 dossiers par an est concernée par ce niveau de couverture.

3- Le Group General Excess Loss Reinsurance Contract

Pour les dossiers supérieurs à 100.000.000,00 USD, le Groupement International a un contrat de réassurance placé avec le Lloyds, contrat qui est appelé (1 à 2 dossiers en moyenne par an).



Un P&I Club opère comme une combinaison d'une compagnie d'assurance, un cabinet d'avocat et un dispatcher.

Il doit assister l'armateur sur tous ces terrains pour gérer un sinistre; il doit trouver les experts, les sous traitants, donner des conseils juridiques et gérer le dossier jusqu'à son complet règlement.

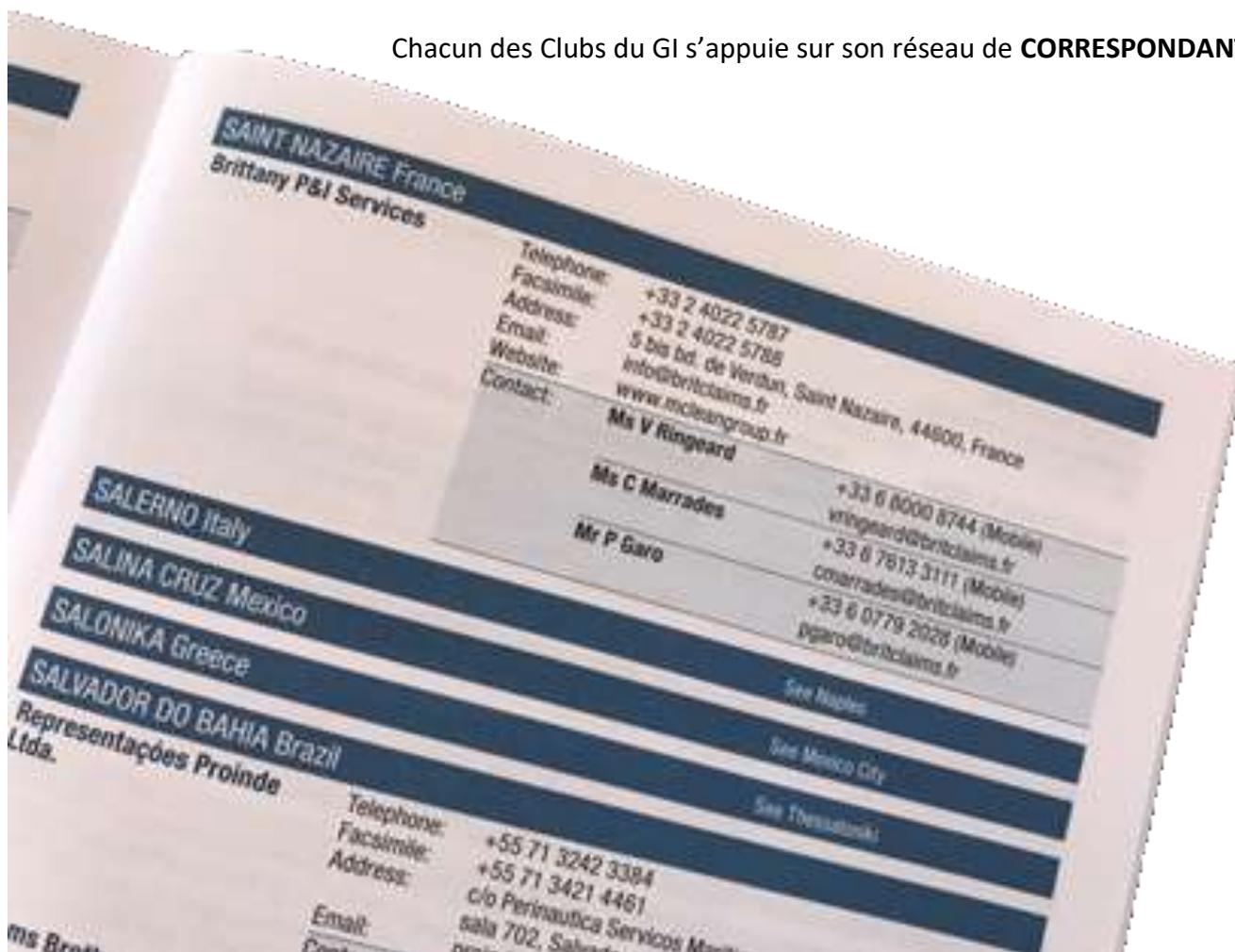
Ils assistent l'armateur et paient les réclamations dont ils sont reconnus responsables. Pratiquement chaque cas voit l'armateur et le club travailler ensemble afin de régler le problème et il est extrêmement rare qu'il y ait un désaccord.

Cette organisation est unique au monde en ce qu'elle propose non seulement une couverture d'assurance mais également un complet service après vente qui comprend la gestion des réclamations, l'aide juridique, le plan d'action rapide sur chaque événement.

Les dossiers qui sont gérés peuvent aller de la perte de 2 sacs de riz à la perte totale d'un porte container. L'action du club s'adapte au dossier.

Les clubs ont accès à un réseau très qualifié de spécialistes techniques, d'avocats maritimes et de Correspondants commerciaux.

Chacun des Clubs du GI s'appuie sur son réseau de **CORRESPONDANTS**



Les Clubs recherchent désormais des gens compétents, juristes, anciens navigants ou autres professionnels des activités maritimes qui connaissent l'assurance et qui peuvent gérer les affaires de a à z.

Etre saisi du problème,

Enquêter et d'analyser la situation et les besoins ,

Si nécessaire s'entourer d'experts techniques,

De missionner des avocats en cas d'instance judiciaire,

De rendre compte au club,

D'assurer la défense sur place du membre du club,

De faire des recours contre les tiers,

D'engager les moyens techniques appropriés (retirement épave / prévention pollution),

Négocier les contrats y afférant,

Discuter et négocier avec les tiers et administrations,

S'occuper de cas de maladie ou de blessés

Le tout dans l'intérêt du membre Armateur ou Affréteur et bien sûr du Club

LES RISQUES COUVERTS

Marchandises



Relèvements



Hommes

« FFO »



Abordages



Pollution



LES RISQUES LIES AUX PERSONNES

LES MARINS

- * Maladie / Accidents du travail
- * Particularité française:
 - ENIM
 - 1^{er} Mois
 - Faute Inexcusable
- * Frais rapatriement et de remplacement
- * Salaires du marin pendant son traitement et indemnités de perte d'emploi
- * Effets personnels

LES PASSAGERS

- * Maladie, lésions ou décès
- * Effets personnels

LES CLANDESTINS

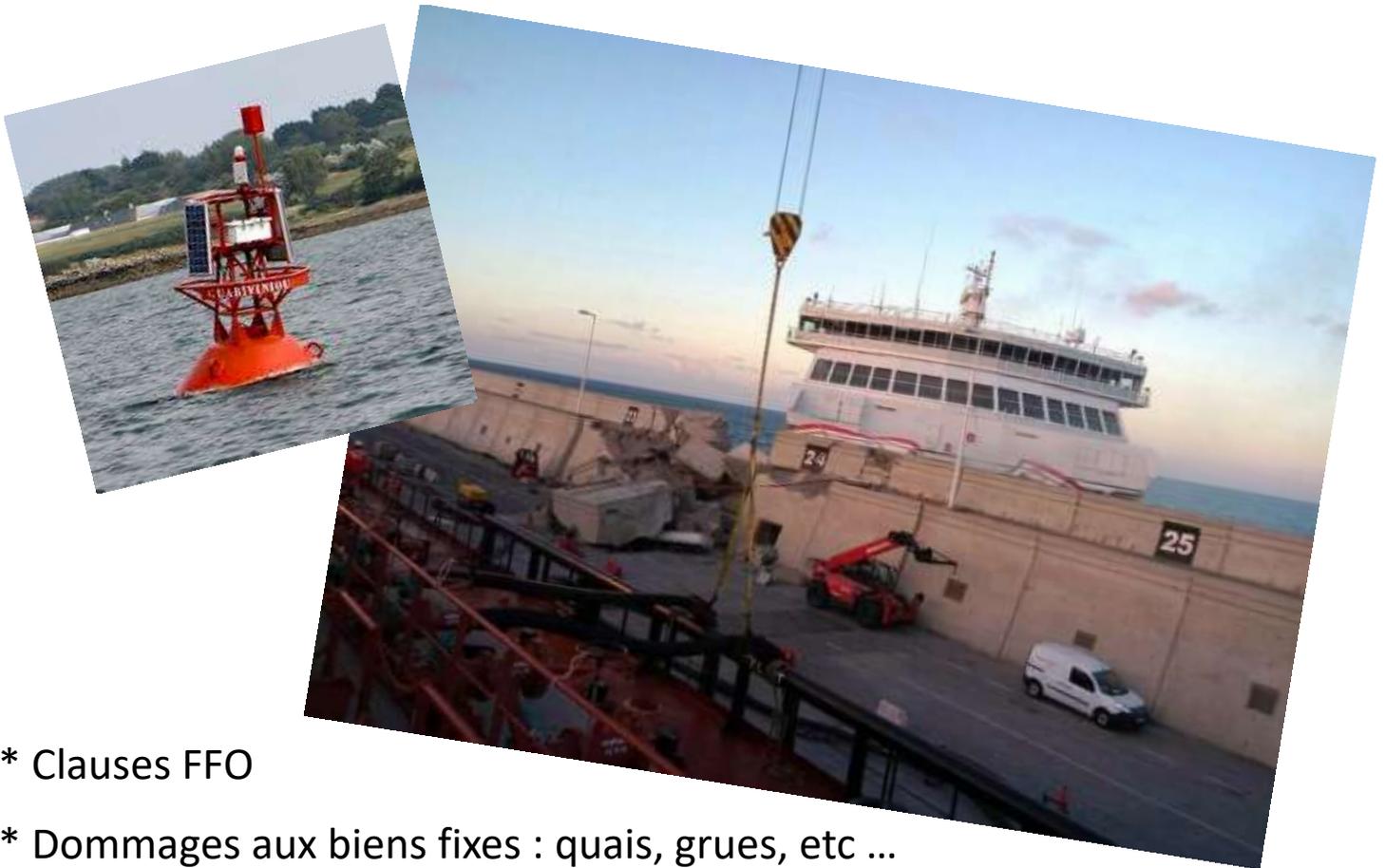
- * Clandestins Maritimes
- * Déserteurs

LES RISQUES LIES AUX ABORDAGES

- * le relevage, le retirement, la destruction, l'éclairage ou le balisage d'obstructions, d'épaves, de cargaisons ou de toute autre chose
- * la pollution
- * Les dommages à la cargaison
- * Les dommages aux personnes
- * Les dommages & préjudices au navire tiers / % de responsabilité



LES DOMMAGES AUX BIENS FIXES ET FLOTTANTS



- * Clauses FFO
- * Dommages aux biens fixes : quais, grues, etc ...
- * Dommages aux biens flottants : balises, etc ...

LES POLLUTIONS



* conséquence du déversement ou de la fuite d'hydrocarbures ou de toute autre substance en provenance du navire assuré, ou du fait de la menace d'un tel déversement ou d'une telle fuite.

* Le coût de la prise de mesures raisonnables pour prévenir un risque imminent de déversement ou de fuite d'hydrocarbures ou de toute autre substance en provenance du navire assuré.

* Le coût de la prise de mesures raisonnables visant à éviter ou à minimiser une pollution ou les pertes ou les dommages en résultant, ainsi que le coût de toute responsabilité concernant les pertes ou les dommages causés à des biens par les mesures ainsi prises.

RESPONSABILITES RELATIVES A LA CARGAISON



- * Perte, manquant, avarie ...
- * Ecoulement de la cargaison endommagée
- * Non retrait de la cargaison par le destinataire

Un porte conteneur de 18000 evp a une valeur assuré de 300 millions d'euros et peut transporter une cargaison ayant une valeur assuré d'un milliard!

RESPONSABILITES RELATIVES AUX EPAVES

Responsabilités légales et/ou contractuelles et frais se rapportant au relevage, au retirement, à la destruction, à l'éclairage ou au balisage de l'épave du navire assuré, des cargaisons, équipements ou d'autres biens qui sont ou qui étaient transportés à bord du navire assuré, quand cette opération légalement obligatoire.

Responsabilités légales et/ou contractuelles et frais encourus par le Membre de l'Association à la suite du relevage, du retirement, de la destruction, de l'éclairage ou du balisage de l'épave du navire assuré, de toute

cargaison ou d'autres biens, ou d'une tentative quelconque à cet effet.



AUTRES RISQUES COUVERTS

Les amendes (Infractions relatives à la cargaison, à l'immigration, à la pollution.)

Les frais de quarantaine

Certaines contributions aux avarie communes

Indemnités accordées aux sauveteurs

Enquêtes et procédures pénales

En fin de séance,



Marie Gendron fait le projet (rappel : effectuer bateau Cassiopée), et particulièrement sa course **d'Olonne – Les Açores**.

Marie Gendron est participante à la Mini-

point sur le déroulement de son la mini-transat 2019 avec son nous relate plus de sélection **Les Sables**

sélectionnée pour Transat en solitaire 2019.

Félicitations du Y.C.R.O.



Conférence Y.C.R.O. – 5 octobre 2018



Les P & I Clubs

Voir également : <http://www.mcleangroup.fr/>