

# Gazette de la Chambre



## Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 56 - Automne 2021



"Hora fugit stat jus"

### International Group of P&I Clubs, International Group Agreement et Pooling Agreement Jean-François Reborá Arbitre maritime

Le secteur des *Protection & Indemnity Clubs*, en dépit de la recherche constante du gain de notre économie mondiale, a su conserver certaines spécificités anachroniques. Quoi de plus incroyable, dans un secteur aussi capitalistique que le shipping, que le respect de la parole donnée et l'esprit de solidarité demeurent toujours et encore les caps principaux orientant cette grande embarcation protéiforme qu'est devenu le shipping. Ces deux règles ont très largement guidé une des "institutions" du monde maritime :

#### La création de l'International Group

L'origine des Clubs date du XVIII<sup>e</sup> siècle. Différents armateurs britanniques, mécontents des garanties offertes par les deux compagnies d'assurances la Royal Exchange Assurance et la London Assurance, seules autorisées à vendre des garanties pour les dommages aux navires, décidèrent de mutualiser leurs risques Corps. L'abolition du monopole en faveur de la Royal Exchange et de la London Assurance en 1824, et l'apparition d'une concurrence favorisant l'obtention de primes plus raisonnables avec des conditions de couverture et de services offerts par les compagnies d'assurances et le Lloyd's, eurent raison de ces premiers clubs dédiés aux risques Corps.

Toutefois, la responsabilisation croissante des navires et des armateurs vis-à-vis des tiers, l'adoption de législations, telle la loi de Lord Campbell de 1846 reconnaissant la responsabilité des armateurs en leur qualité d'employeurs vis-à-vis des marins et leurs ayants-droit, l'apparition de réclamations de la part des passagers, les risques de collision laissant 1/4 des dommages subis par les tiers à leurs charge, ainsi que le *Harbour, Docks and Piers Clauses Act* de 1847, permettant les recours pour les dommages aux installations portuaires ont fait prendre conscience aux Armateurs la nécessité de mettre en place un système d'assurance destiné à les garantir des risques de responsabilité liés à l'exploitation de leurs navires.

En 1855, le premier "Club", le Shipowners' Mutual Protection Society, prédécesseur du Britannia P&I Club fut créé. D'autres associations similaires se constituèrent en Angleterre et également en Scandinavie, au Japon et aux États Unis. Au fil des ans, la palette des garanties offertes s'élargit, incluant dès 1875, la garantie aujourd'hui principale pour tout armateur, la garantie concernant les responsabilités liées aux transports des marchandises.

De la même manière que les armateurs s'étaient regroupés pour créer les P&I Clubs, six des plus grands P&I Clubs anglais UK Club, Britannia, Standard Club, London Club, Newcastle Club et le Sunderland Club s'unirent pour créer le London Group of Clubs dans le but principal de partager les risques communs entre eux.

Cette association constituée dès en 1899 avec l'entrée en vigueur du premier accord de mise en commun connu sous le nom de *Pooling Agreement*, par lequel les Clubs du London Group fixèrent les modalités de leur mise en place d'assurances et de réassurances collectives à prix coûtant à but non lucratif. Une des règles, à l'époque non écrite et toujours en vigueur, fut la règle selon laquelle les Clubs acceptaient de ne pas faire d'incitation financière, ou de réduction de primes, pour permettre le transfert d'un ou de navires d'un Club à un autre.

Le London Group évolua pour devenir l'International Group régi par un accord (Constitution) définissant l'objet et les missions confiées à l'International Group constitué aujourd'hui de 13 Clubs (Ce n'est plus aujourd'hui une spécialité purement britannique, il inclut aussi un japonais, un américain et trois scandinaves). Cet accord définit les objets fondamentaux de l'International Group (ndlr, texte de l'accord de pool 2020 <https://tinyurl.com/jy4jnhs>) :

- La gestion et le développement de l'accord de mise en commun du paiement des sinistres importants entre les Clubs ;
- La gestion de la réassurance des sinistres importants ;
- L'administration des règles et procédures définies dans International Group Agreement, règlementant les tarifications des cotisations lors des changements de Clubs par les navires ;
- L'animation d'un forum entre les Clubs membres d'échanges sur les questions de responsabilités et les politiques préventives à soutenir notamment par le biais de commissions spécifiques ;
- La représentation des armateurs en ce qui concerne la législation et les politiques qui affectent leurs responsabilités envers les tiers notamment au sein d'organisation comme l'OMI.

La Constitution prévoit également la nomination des dirigeants du Groupe et les questions relatives à la démission et à la résiliation de l'adhésion.

#### Les accords concernant les tarifications et la réassurance

En 1929, les Clubs du London Group commencèrent à assurer les navires battant pavillon des États-Unis. Dans le cadre de ces couvertures P&I offertes aux Armateurs battant pavillon des États Unis, il fut agréé que, si un Club du London Group avait fait une offre pour assurer un navire battant pavillon américain, aucun autre des Clubs membres du London Group ne devait proposer un taux inférieur de cotisation. Cependant, les navires battant pavillon américain non-inscrits dans un Club du London Group, et pour lesquels aucune offre n'avait été faite, étaient des "free to quote", c'est-à-dire qu'il n'y avait aucune restriction concernant la prime à proposer. Le but de cet accord était d'éviter que des tarifs déraisonnablement bas ne soient offerts aux navires américains par rapport aux autres navires déjà couverts par les Clubs du London Group, et, ainsi, faire subir à ces derniers, les conséquences d'une tarification trop basse. L'accord de 1929 fut cette fois ci consigné dans un procès-verbal.

Par cet accord connu sous le nom de *Inter-Club Gentlemen's Agreement*, le principe suivant fut définitivement adopté : si le propriétaire d'un navire inscrit au Club A demandait un devis au Club B, l'offre du Club B devrait être fondée sur la cote *premium* du Club A. Encore une fois, le but derrière la restriction de la cote de prime du Club B était d'éviter que des primes déraisonnablement basses soient offertes pour attirer un nouveau tonnage sur le dos des membres existants d'un Club.

En 1975, les Clubs du groupe furent informés que l'accord *Inter-Club Gentlemen's Agreement* était en conflit avec l'article 85.1 du traité de la Communauté européenne, et que l'accord devait cesser de s'appliquer.

L'International Group, chargé de la gestion de l'accord existant entre les Clubs, a rédigé un nouvel *International Group Agreement* (IGA) qui, approuvé par la Commission, est devenu l'*International Group Agreement 1985* (IGA-1985). Cet accord bénéficia d'une dérogation de dix ans à l'article 85.1 à compter du 20 février 1985.

L'IGA-85 contenait des procédures de cotation détaillées (procédures du 20 février et du 30 septembre), des dispositions concernant les cotisations minimales pour les pétroliers et des dispositions fixant la sanction en cas de constatation de non-respect de l'accord par un des Clubs.

Avant l'expiration de la dérogation, le 20 février 1995, les Clubs du Groupe en demandèrent le renouvellement. Après de longues négociations notamment avec le fameux commissaire européen de la concurrence, à l'époque Mr Karel Van Miert, et même une audition orale, une nouvelle exemption fut accordée pour une période de dix ans à compter du 20 février 1999. M. Karel Van Miert, fit la déclaration suivante: "*Cette décision couronne les efforts que nous avons accomplis pendant plusieurs années pour renforcer la concurrence dans ce secteur important. Je me félicite d'une décision qui préserve les avantages que les accords du Groupe international procurent aux armateurs et aux clients tout en augmentant les possibilités de concurrence entre les différents Clubs P&I.*"

L'IGA actuellement actualisé en 2019 a apporté les modifications suivantes au précédent accord :

- les frais administratifs d'un Club sont désormais exclus du taux de prime d'un Club.

Le taux de prime en vertu de l'IGA est désormais limité aux éléments suivants :

- les frais de réclamations et réclamations potentielles au sein de la rétention du Club, y compris les coûts externes encourus, ou devant être encourus, dans le cadre du traitement des réclamations du Membre,

- les frais de contribution aux sinistres du Pool,

- les coûts du contrat de réassurance Excédent de Perte du Groupe.

Dans un second temps, les procédures de cotation ont été complétées par des dispositions visant à accroître la transparence des frais administratifs de chaque Club. Tous les Clubs doivent indiquer leur ratio de dépenses administratives moyen (TEA) au cours des cinq dernières années. L'AER (*Administrative Expense Ratio*) exprime le pourcentage du revenu des primes plus les revenus de placement que représentent les dépenses d'exploitation de chaque Club, à l'exclusion des frais de gestion des sinistres. L'AER doit être inclus dans les comptes publiés de chaque Club, et est à fournir chaque fois qu'un Club propose un tarif pour un navire assuré par un autre Club.

La principale caractéristique de l'IGA réside dans les procédures de cotation. Le but des procédures de cotation est de protéger les membres existants d'un Club contre des tarifs déraisonnablement bas proposés à de nouveaux membres potentiels afin d'attirer de nouvelles affaires. Les procédures de cotation soutiendront également la stabilité d'un Club et éviteront des comportements purement mercantiles d'un membre.

En effet, il convient de garder à l'esprit que la cotation ne doit pas être appréhendée comme une prime d'assurance. Elle doit correspondre aux risques apportés par tout membre au Club.

Le but de l'accord concernant les procédures de cotation est simplement de s'assurer que tous les participants au système du Club contribuent à leur juste part des coûts du Club et également de chacun des Clubs membres de l'IGA.

La sanction pour le non-respect par un Club des règles de procédures de tarification est la perte de la couverture du pool et de la couverture de réassurance des pertes excédentaires du Groupe, jusqu'à 150 millions de dollars américains pour une période de deux ans pour les navires concernés par le non-respect des règles de tarification.

L'application, ou non, d'une sanction sera décidée par un tribunal arbitral spécial établi dans le seul but de trancher certaines questions en vertu de l'IGA. Le respect ainsi du système de l'IGA est de permettre le meilleur fonctionnement de l'Accord de *Pooling* (*Pooling Agreement*) qui constitue le noyau dur du système de réassurance des Clubs.

#### **La structuration actuelle de la réassurance des P&I Clubs**

Cet accord réactualisé chaque année définit les risques "mutualisables", les risques exclus du Pool Agreement, et la répartition des réclamations couvertes entre les Clubs participants. Le Pool fournit un mécanisme de prise en charge de toutes les réclamations dépassant 10 millions de dollars US jusqu'à, actuellement, environ 3,1 milliards de dollars US, à l'exception des responsabilités pour pollution par hydrocarbures limitées à 1 milliard de dollars, pour les réclamations de passagers à 2 milliards de dollars, et, enfin, à 350 millions de dollars pour les affréteurs de navire.

Cette réassurance est structurée en trois principaux niveaux.

Le premier bloc de réassurance est le *Pool*, qui couvre les sinistres allant de 10 millions à 100 millions de dollars américains. Dans ce premier niveau, est intégrée une réassurance procurée par la société captive de réassurance de l'International Group, Hydra Insurance Company Limited créée en 2005.

Cette réassurance couvre les sinistres allant de 30 millions à 100 millions de dollars américains.

Hydra a la particularité d'organiser une société de comptes distincts constituée aux Bermudes dans laquelle chacun des 13 Clubs du groupe a son propre compte distinct appelé "*cell*". Hydra réassure chaque Club en ce qui concerne les responsabilités de ce Club au sein du Pool, et des couches de réassurance auxquelles il participe. Il y a donc encore à ce niveau une spécification des risques propres à chacun des Clubs. Par l'intermédiaire de cette captive, les Clubs du Groupe peuvent conserver, au sein de leurs "*cells*", les primes qui auraient été versées pour acquérir cette assurance auprès des réassureurs internationaux commerciaux.

Au-dessus du Pool, les Clubs de l'International Group disposent d'une réassurance souscrite sur le marché de l'assurance commerciale allant jusqu'à 2 milliards de dollars américains Group appelé "*General Excess of Loss*" ("*GXL*") divisée en 3 parties, une première de 100 à 750 millions de dollars, une seconde de 750 millions à 1.5 milliard, et une dernière allant de 1.5 milliard à 2.1 milliards de dollars américains, sans limites de sinistre.

Le dernier niveau est composé de ce qui est appelé le *Collective Spill* offrant une garantie dont le plein de 1 milliard supplémentaire est utilisable une seule fois.

Ainsi, l'organisation des P&I Clubs ne serait être uniquement présentée sous l'angle de la gestion des sinistres. S'il est certain que les modalités d'intervention par l'intermédiaire de leur "*Correspondents*" sont assez spécifiques, leur première force demeure la mise en place et la défense d'un système d'indemnisation, dont les rouages sont uniques, et dont le principal objectif est d'assurer la plus grande pérennité, non seulement pour l'intérêt de leurs membres, mais également des tiers.

La solidarité même dans une organisation capitalistique n'est donc pas un gros mot.