



SPECIALIST
PROFESSIONAL
INDEMNITY
INSURANCE

The Wire

The newsletter for insured members of ITIC. December 2012

The Wire est la lettre d'information envoyée aux Membres assurés de l'ITIC et à leurs courtiers d'assurance plusieurs fois par an. Chaque édition est centrée spécialement sur un secteur particulier d'activité de nos Membres. A cette occasion nous avons choisi les architectes navals. Le choix de réclamations et de sinistres qui suit a pour but de vous donner des exemples de ce qui peut se produire dans votre secteur d'activité et dès lors d'attirer votre attention sur les mesures préventives que vous pourriez prendre pour éviter de telles situations.

Les architectes navals doivent s'assurer qu'ils travaillent suivant des termes et conditions standard qui expliquent clairement l'étendue de leurs prestations. C'est-à-dire, ce pour quoi vous êtes responsables et ce pour quoi vous ne l'êtes pas. L'ITIC propose un projet de conditions générales sur leur site: www.ITIC-insure.com. Ces conditions générales devraient aussi indiquer une limite de responsabilité financière d'un montant précis en relation avec les honoraires facturés pour chaque affaire. Un choix approprié de la juridiction et de la loi applicable en cas de contestation peut également aider à réduire ou limiter le risque potentiel. Enfin, une exclusion ou une clause de limitation de responsabilité pour toutes les modifications faites par la suite aux plans initiaux devraient être intégrées dans les conditions générales.

Quelque soient les mesures que vous prenez pour protéger votre société, nous ne sommes que des êtres humains et des erreurs, fautes ou omission seront un jour commises. Quand vous êtes confrontés à ce genre de situation vous aurez besoin d'une compagnie d'assurances à vos côtés qui essayera de satisfaire tout ce que votre client et qui en même temps vous donnera conseils et assistance dans la gestion de la réclamation.

ITIC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

L'Architecte Naval et la contribution au paiement de la « facture »

En 2007, un architecte naval basé en Australie a conclu un contrat pour la conception d'un « jetboat », destiné à être utilisé en Australie. La société qui a construit ce navire n'était pas assurée, bien que l'architecte naval ne fût pas conscient de ce fait. Avec le recul, ils peuvent regretter qu'ils ne l'avaient pas vérifié à l'époque.

Le navire a été livré en 2008, mais début 2009 la structure de base du moteur se cassa et d'autres problèmes sont alors survenus, ce qui rendait le navire inutilisable.

En 2010, une procédure judiciaire a été engagée contre le constructeur du navire et l'architecte. La principale allégation, concernant la conception du navire, portait sur le nombre de montures qui avaient été installées pour fixer le moteur. Toutefois, un rapport d'expertise a conclu que la cause de la cassure était : l'usage abusif du moteur par le gestionnaire du navire, plutôt qu'un problème de montures. La demande en justice s'élevait à 700,000 USD.

Une procédure judiciaire a été engagée contre le constructeur du navire et l'architecte. Le constructeur a rélévé qu'il n'était pas assuré et qu'il ne pouvait participer dans une solution qu'à la hauteur d'USD40,000. Afin de prévenir qu'une somme des frais légaux et un nombre des heures étaient encourus qui étaient disproportionnés à l'affaire en question, l'ITIC a proposé une offre transactionnelle de la part de l'architecte naval.

Cette affaire est un bon exemple d'une situation typique. Bien que l'architecte n'ait pas été négligente, il a dû participer à la transaction amiable à un niveau plus élevé car le chantier naval n'était pas assuré, afin d'éviter le coût prohibitif d'un litige supplémentaire sous une juridiction où on ne peut pas recouvrer les frais légaux.

Calculs incorrects



Un architecte naval a été désigné pour reconcevoir et certifier une partie de la structure supportant le mât d'un yacht. Le yacht devait être reconverti en navire de luxe afin d'être utilisé commercialement. L'architecte naval n'était pas impliqué dans la conception originale du yacht.

Alors que les travaux étaient en voie d'achèvement, l'architecte a découvert que les calculs qu'il utilisait étaient incorrects à l'égard de la résistance de la plaque-support sur laquelle le mât devait venir se poser. Cela aurait pu avoir comme conséquence que le mât écrase et déforme la plaque lorsque le navire serait en navigation. Un travail important (incluant l'enlèvement d'une partie des emménagements et des soutes) a été nécessaire pour installer une plaque plus épaisse et bien supportée.

Lorsque ce travail supplémentaire a été achevé, le client a émis une facture destinée à l'architecte naval, pour les frais supplémentaires, prétendus d'être dus à la découverte tardive de calculs erronés par l'architecte.

L'architecte a alors pris conseil auprès de l'ITIC afin de savoir comment répondre à cette réclamation.

L'ITIC a alors désigné un expert indépendant afin qu'il émette une opinion sur la prétendue négligence qui aurait été commise. L'ITIC a par la suite négocié un accord avec les réclamants, basé sur le rapport d'expertise.

La cause effective de l'instabilité du navire ?



Un architecte naval, membre de l'ITIC a conçu deux navires conformément aux réglementations des Coats Guards américains, pour une exploitation dans le Golfe du Mexique. Peu avant l'achèvement du premier navire, le membre a informé l'ITIC qu'une erreur avait été commise par lui, avec pour conséquence que le navire ne remplirait pas les critères de stabilité.

La date de livraison approchant, une solution au problème a été trouvée entre l'architecte naval et le chantier naval. Cela impliquait que deux nouvelles cloisons (« bulkheads ») soient installées.

Toutefois, peu de temps après le début du travail de modification, il est apparu qu'il n'y avait en réalité aucune erreur de conception. La cause du prétendu non-respect des critères de stabilité du navire était l'utilisation de logiciels de versions différentes. Le plan de la coque était basé sur une nouvelle version du logiciel, alors que l'analyse était fondée sur une ancienne version.

Le travail de modification a alors cessé immédiatement et le navire a été remis en l'état de sa conception originale avec seulement quelques modifications mineures.

Le chantier naval a alors réclamé le paiement de la somme de 95.000 USD correspondant au travail inutile qui avait du être fait. L'ITIC a alors indemnisé l'architecte naval.



Problemes de remorqueurs

Un client a commandé à un architecte naval la conception d'un remorqueur, qu'il n'a cependant pas immédiatement construit. Deux ans plus tard, le client a recontacté l'architecte pour lui demander de mettre à jour les spécifications.

Quatre remorqueurs ont alors été commandés. Le client a prétendu que plusieurs défauts existaient dans les nouvelles spécifications et qu'elles ont causé du retard dans la construction des remorqueurs. Le client a alors réclamé la somme de 2,5 millions USD au titre des dommages prétendument subis.

Après avoir étudié la demande, l'ITIC, en a conclu qu'elle était sans fondement. Après négociations, le client a proposé de transiger à hauteur de 500,00 USD. Ce montant ayant été considéré comme excessif, la demande a finalement été réglée sur la base d'une « nuisance value ».

Cependant, les frais de justice et d'experts afin de défendre les intérêts du membre se sont élevés à 150.000 USD.

Sans couverture, l'architecte aurait du payer ces frais lui-même. L'une des principales raisons pour laquelle l'assurance professionnelle est si importante et indispensable est que même si une réclamation est finalement rejetée, les frais et honoraires pour contester/défendre la réclamation peuvent être très élevés.



Une longue procédure juridique

Un architecte a été désigné pour concevoir la coque et le grément d'un nouveau yacht. Un autre architecte a été désigné pour concevoir l'intérieur du yacht. Le yacht a été construit puis livré à son propriétaire.

Cependant, pendant une fête sur le yacht, l'un des invités ne s'est pas senti bien et a décidé d'aller se coucher tôt. Lorsqu'il s'est réveillé au milieu de la nuit, il est tombé dans des petits escaliers, à l'intérieur du yacht.

L'invité a souffert de blessures au dos ainsi qu'à une hanche et a décidé d'engager une procédure judiciaire contre toutes les parties ayant un rapport avec le yacht. Ces parties incluaient non seulement le propriétaire mais aussi le constructeur, le géomètre et les deux architectes navals.

Un avocat a été nommé par l'ITIC afin de défendre l'architecte qu'elle assurait. Bien que les défauts dans le design d'intérieur du navire n'aient aucun lien avec le travail effectué par l'architecte assuré par ITIC, les deux architectes ont été conjointement/solidairement poursuivis en justice pour un paiement de 1.000.000 USD.

Les honoraires d'avocats se sont élevés à plus de 150.000 USD et 7 ans ont été nécessaires pour obtenir un jugement mettant hors de cause l'architecte, assuré par l'ITIC.

Un événement très couteux pour quelque chose qui n'était absolument pas de la faute de l'architecte.



Etude de stabilite

En France, un architecte naval a établi une étude de stabilité sur une barge. Cette étude garantissait que la barge resterait stable jusqu'à un poids spécifique maximum de cargaison embarquée. Cette garantie était conditionnée au fait que pour que la barge reste stable il fallait que la cargaison soit chargée selon le plan de chargement (« loading plan ») et que le ballastage soit réparti en conformité avec les plans prévus.

Lorsque le navire a été chargé, il a chaviré et une réclamation pour un montant total de 831.150 € a été présentée pour la perte de la cargaison. ITIC a alors négocié (au nom et pour le compte de l'architecte) avec les réclamants. La demande a finalement été réduite à 400.000 € et payée en totalité par l'ITIC.



Preuve manquee

Un architecte naval s'est vu confier par le propriétaire d'un navire, la mission d'examiner quelle pourrait être la cause de fissures répétitives dans la coque.

Le rapport émis par cet architecte a conclu que ces fissures étaient dues à la négligence des architectes concepteurs intervenus à l'origine. Ceux-ci n'avaient pas dument testé les fréquences naturelles de vibration du bordé. Ce qui provoqua des vibrations excessives de la coque.

Sur la base de ce rapport, le propriétaire a engagé une procédure judiciaire contre les architectes concepteurs intervenus à l'origine. Ces architectes ont eu gain de cause dans le procès dans la mesure où ils ont produit la preuve qu'ils avaient dument testé la fréquence de vibration naturelle du bordé et que des tests supplémentaires n'étaient pas raisonnables et nécessaires.

Il s'est ensuite avéré que l'architecte naval (chargé de la mission d'examen des causes et origines) avait cette preuve en sa possession avant d'avoir rédigé son rapport mais a sous estimé l'importance de ces faits.

Le propriétaire du navire a alors engagé des poursuites judiciaires contre cet architecte au titre des frais/coûts légaux qu'il avait engagé pour poursuivre en justice les architectes précédents sur le fondement de son rapport d'examen défectueux.

Ferry à grande vitesse et frais



Une société a commandé un ferry à un chantier naval. Un architecte naval, assuré par l'ITIC, a alors été désigné afin de superviser la construction, alors que la conception avait été effectuée par un autre architecte. Le navire devant être utilisé pour des voyages internationaux, il devait donc être conforme à la réglementation pour les navires à grande vitesse (HSC). Cette réglementation est beaucoup plus rigoureuse et contraignante que celle applicable pour les navires à usage : « voyages nationaux courts ».

Plusieurs réunions se sont tenues pendant les 9 mois de la construction entre le chantier, l'assuré d'ITIC et la société de classification. Il est apparu que le propriétaire et le chantier voulaient construire le ferry aux moindres coûts.

Les règles HSC spécifiaient certaines exigences concernant la construction de certains éléments du ferry. Cependant, la société de classification n'a pas soulevé ces questions avant la fin de la période de construction. Ceci a eu pour conséquence que le chantier a dû exécuter des travaux complémentaires ce qui impliqua des coûts supplémentaires. Le chantier a alors tenté de faire payer le membre de l'ITIC en prétendant que ce dernier aurait commis des négligences.

L'ITIC représenta cet architecte lors d'une réunion avec le chantier et souleva qu'il n'y avait aucune preuve de la négligence alléguée de cet architecte, dans la mesure où il avait seulement pour rôle de superviser la construction. Le chantier après cette réunion décida d'abandonner ses réclamations.

Les defenses inadaptees

Un membre d'ITIC a conçu des pieux d'amarrages pour qu'ils soient installés dans un port du nord de l'Europe. La plupart des pieux ont été soudés dans leur position et le résultat était satisfaisant.

Un petit pourcentage des pieux devait être amovible pour l'usage des ferrys roll on/roll off amarrés au quai. L'ensemble des pieux amovibles n'a pas passé les tests avec satisfaction.

Il s'est avéré que les filets des boulons d'ancrage n'étaient pas adaptés et les tests ont été négatifs.

Les pieux ont alors été renvoyés en Angleterre pour ré-usinage puis ont été re-livrés au client.

Les dépenses engagées à cause du problème de conception des pieux s'élevait à 90,000 USD. Ce montant a été payé par l'ITIC.

Specialist professional indemnity insurance for transport professionals everywhere.

ITIC
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**

For further information on any of the products, services or cover provided by ITIC contact Charlotte Kirk at:
International Transport Intermediaries Club Ltd, 90 Fenchurch Street, London EC3M 4ST.
tel + 44 (0)20 7338 0150 fax + 44 (0)20 7338 0151 e-mail ITIC@thomasmiller.com web www.itic-insure.com
© 2012 International Transport Intermediaries Club Ltd