

LES FONDAMENTAUX

ASSURANCES DE DOMMAGES



4^e édition
enrichie

GUIDE DE L'ASSURANCE TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Risques maritimes, routiers,
aériens, fluviaux

Risques sanitaires, risques
de guerre, risques climatiques,
cybercriminalité

Jean-Patrick Marcq

L'ARGUS
de l'assurance
ÉDITIONS

TABLE DES MATIÈRES

Préface	7
Introduction.....	9
Abréviations.....	11

Première partie LES RISQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE LOGISTIQUE

Chapitre I Les risques directs.....	21
Chapitre II Les risques indirects	59
Chapitre III La prévention et le contrôle des risques de la chaîne logistique (supply chain).....	127

Deuxième partie L'ASSURANCE TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Chapitre I L'évolution de la protection contre les fortunes de mer	143
Chapitre II Le marché de l'assurance logistique et transports : acteurs, règles et usages.	149
Chapitre III Les principes de base du contrat d'assurances maritime et transports.....	159
Chapitre IV Face aux risques du XXI ^e siècle, l'adaptation de la politique et des techniques de souscription.....	175
Chapitre V L'examen des polices d'assurance françaises par mode de transport.....	187
Chapitre VI Les conditions et clauses anglo-saxonnes.....	387
Chapitre VII Les programmes combinés.....	405

ANNEXES

ANNEXE 1 Fiches pratiques sur les risques	427
ANNEXE 2 Fiches pratiques sur l'assurance	453
Glossaire des termes d'assurance (marchandises) anglo-saxons.....	467
Glossaire des termes utilisés dans la profession.....	479
Bibliographie	495
Collection.....	497
Table des matières.....	499
Index alphabétique.....	515

Chapitre I

LES RISQUES DIRECTS

Section I	– Au cours du transport.....	21
Section II	– Au cours de la manutention, du stockage et de l'arrimage.....	48
Section III	– En tous lieux.....	49

Section I - Au cours du transport

Les risques varient et évoluent non seulement en fonction du mode de transport mais également en fonction des caractéristiques des marchandises transportées.

Le chargeur prendra en compte la multiplicité et la diversité des risques auxquels ses marchandises seront soumises.

Pour une meilleure appréhension des risques, on distinguera par le biais d'exemples, les risques afférents au transport de marchandises en fonction des différents modes de transport (maritime, aérien, ferroviaire, routier, fluvial), et les risques pouvant survenir quel que soit le mode de transport utilisé.

I - Les événements majeurs

A - L'incendie, l'explosion

En raison de sa fréquence et de sa sévérité, le risque d'incendie ou d'explosion a toujours été considéré comme un risque majeur par les transporteurs maritimes. C'est la raison pour laquelle des exercices de lutte contre l'incendie sont imposés sur tous les navires par les lois et règlements pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Les dommages résultant d'un incendie font partie des cas d'exonération de responsabilité des transporteurs maritimes.

Exemple :

La société Bulles and Co expédie deux conteneurs de champagne d'une valeur de 300 000 € de Reims à Bombay. Au cours du voyage maritime, un incendie se déclare à bord du navire provoquant des dommages aux cartons de champagne entreposés dans les conteneurs. À la réclamation de la société Bulles and Co, le transporteur maritime invoque le cas d'exonération de sa responsabilité. Le chargeur n'a pas de recours envers le transporteur et doit assumer une perte financière de 300 000 €.

Les origines des incendies ou explosions sont variées. Elles peuvent provenir d'une marchandise logée dans le véhicule de transport (navire, camion, avion, wagon) ou du véhicule de transport lui-même.

Ainsi, la friction de ferrailles graisseuses du fait des forces dynamiques peut provoquer un incendie à bord d'un navire, d'un camion ou d'un wagon.

Certaines marchandises du fait de la chaleur extérieure, ou par réactions chimiques peuvent exploser et communiquer l'incendie aux autres marchandises entreposées à bord du véhicule de transport.

Les dommages causés par les émanations de fumée peuvent altérer ou dénaturer les marchandises (ainsi des cartons d'eau minérale entreposés dans un conteneur loin de l'incendie seront déclarés impropres à la consommation même si le contenu n'a pas été touché mais aurait pu être altéré par les odeurs ou fumées).

Enfin, ce peut être l'incendie du moyen de transport lui-même du fait de l'échauffement du système de freinage qui peut provoquer la combustion des marchandises transportées dans un camion. Si l'incendie survient dans un tunnel, on imagine les conséquences dramatiques. Les incendies dans les tunnels du Mont-Blanc ou sous la Manche ont montré que ces risques pouvaient engendrer des conséquences financières très importantes.

Mais de nos jours, le gigantisme des navires aggrave le risque incendie. En effet, l'équipage aussi compétent qu'il soit, aura de plus en plus de mal à combattre un incendie à bord d'un méga porte-conteneurs. Cette faiblesse est confortée par les statistiques internationales qui recensent une forte augmentation du nombre de sinistres graves dû à l'incendie à bord.

B - Les autres événements majeurs ou caractérisés

Le naufrage, l'abordage, l'échouement en maritime ou en fluvial, le déraillement de train, la chute d'un avion, le versement ou le renversement d'un camion sont des événements majeurs mettant en péril le véhicule de transport et sa cargaison. Les spécialistes estiment qu'environ 30 % des sinistres sont imputables à des événements majeurs que l'on ne peut éviter par des mesures de prévention. L'utilisation des fameux « passages du Nord-Est et du Nord-Ouest » par les compagnies maritimes remet en avant le risque de débâcle des glaces abondamment commenté par les anciens auteurs.

II - Les dommages causés par l'humidité

Ce risque représente environ 6 % des sinistres enregistrés par les assureurs mondiaux. Il vise tous les dommages provenant de la mouille par eau douce ou par eau de mer, que ce soit par contact direct ou indirect.

A - Par contact direct

Les marchandises pourront, pendant le transport, se trouver en contact direct avec de l'eau ou de l'humidité du fait d'orages, de mers agitées, de tempêtes, de cyclones, d'ouragans ou de climats de mousson.

En stockage, les marchandises entreposées seront exposées aux risques d'inondations provenant d'un débordement de fleuve ou de rivière, de fortes pluies ou tout simplement d'un défaut de drainage des surface de stockage ou des conduites d'évacuation des eaux pluviales.

Pendant le transport, les défauts d'étanchéité au niveau des joints des portes des conteneurs, de remorques ou de camions, des panneaux de cales de navire ou de péniche, ou des perforations dans les parois des conteneurs, les bâches poreuses d'un camion ou d'un wagon, entraîneront des avaries importantes aux marchandises.

B - Par contact indirect

Les marchandises en cours de transport sont susceptibles d'être corrodées ou altérées par le phénomène de la « buée de cale » provenant de la condensation à l'intérieur du conteneur, de la cale du navire ou parfois même du camion.

En effet, des moisissures sur des fèves de café ou de la rouille sur des boîtes de conserve, peuvent être engendrées par la variation de température entre le point de départ et celui d'arrivée. C'est le cas pour les longs trajets maritimes.

Exemple :

Lorsque l'on charge des sacs de café au Costa Rica au mois de décembre pour être déchargés à Hambourg, la teneur en eau des fèves lavées alliée à la chaleur au port d'embarquement va provoquer des gouttelettes le long des parois du conteneur au fur et à mesure que la température baisse au cours de la progression du navire vers son port de destination. À l'arrivée, la cargaison sera fortement humidifiée voire altérée par la présence de plusieurs litres d'eau à l'intérieur du conteneur.

Ce phénomène de condensation est souvent sous-estimé par les chargeurs. L'humidité de l'air ambiant, le suintement de la marchandise elle-même, une ventilation insuffisante du véhicule de transport ou du contenant, une insuffisance ou une absence de produits desséchants dans les conteneurs ou caisses provoqueront des avaries pourtant facilement évitables.

Ces avaries pourront aussi conduire à de graves préjudices financiers : une expédition de 20 tonnes de boîtes de conserve de haricots verts extra fins du Burkina Faso a dû être détruite du fait de la présence de rouille et d'étiquettes partiellement décollées. Même si le contenu des boîtes de conserve alimentaire reste sain, il n'est plus commercialisable en raison de la présence de rouille sur les boîtes ou d'étiquettes endommagées par l'humidité ambiante.

Une autre origine plus insidieuse provient de l'utilisation de bois non correctement séché pour la fabrication des emballages. Ce bois créera de l'humidité dans la caisse et favorisera la formation de rouille alors que ladite caisse n'aura pas voyagé dans un environnement humide.

III - Le vol, le détournement, le chapardage, la fraude et la « misappropriation »

Cette famille de risques représente 20 % dans les sinistres enregistrés par les compagnies d'assurance au niveau mondial.

Elle est constituée le plus souvent par des effractions de cartons, d'emballages impliquant le vol de tout ou partie des marchandises qui y sont contenues. Mais on rencontre aussi la disparition totale de l'expédition lorsque les marchandises sont qualifiées « haut risque vol » (cigarettes, téléphones portables, matériel informatique, hi-fi, photo...) ou que des marchandises non catégorisées en « haut risque vol » voyagent dans le même conteneur, le même camion que celles qualifiées « haut risque vol ». Ainsi, une expédition de papier hygiénique

a été volée car elle voyageait en groupage avec un carton de téléphones portables. Les détournements de colis, de palettes, de conteneurs ou de wagons entiers ne sont pas rares. Bien souvent le risque de fréquence est aggravé du fait de mesures de sécurité insuffisantes sur les aires de chargement, de déchargement, de transit ou de stockage. De même, un mauvais marquage, incompréhensible ou mal adapté entraîne des erreurs sur la destination des marchandises.

A - Le détournement des marchandises

Traditionnellement, le vol et les manquants restaient confiné aux prélèvements effectués par certains dockers, douaniers, ou manutentionnaires...

Cependant, depuis la mondialisation du transport, le vol des marchandises a pris de nouvelles dimensions. On ne compte plus le nombre d'attaques à main armée. Les malfaiteurs n'hésitent plus à s'introduire à bord des navires, au mouillage et de nuit pour non seulement y voler des appareils nautiques, des marchandises en pontée, des effets personnels, de l'argent de l'équipage mais aussi pour détourner le navire lui-même sous la menace d'armes.

Les chargeurs commencent à prendre conscience du phénomène qui remet d'actualité de très vieilles pratiques en usage depuis plusieurs siècles. Le détournement peut être défini dans le cas d'une personne sans titre de propriété qui s'approprie une cargaison. Le détournement est considéré comme un acte de piraterie qui peut être politique ou crapuleux. S'il est accompli par l'équipage, on le qualifie de baraterie. C'est ainsi que disparaissent des cargaisons entières avec la participation active de certains propriétaires de navires.

L'exemple le plus typique et classique est le navire qui change de route, change de nom ou de pavillon et dont la cargaison est vendue dans un port de complaisance.

B - La fraude

Depuis la création de l'« International Marine Bureau » en 1981, des milliers d'actes de piraterie et de fraude ont été répertoriés par cet organisme situé à Londres.

Jusque dans la moitié des années 1970, ce problème était assez régionalisé, affectant les compagnies maritimes locales et les marchés d'assurances locaux. Mais avec la croissance exponentielle de la demande de transport dans les pays mêmes les plus ignorés, la fraude maritime et terrestre est devenue un phénomène mondial.

Assureurs, banquiers, transporteurs, chargeurs... mais aussi, les gouvernements se mobilisent pour la réduire, d'autant plus qu'elle est liée à des méthodes de financement douteuses, de blanchiment de capitaux alimentant le terrorisme international.

L'OMI (Organisation Maritime Intergouvernementale) a adopté à cet égard plusieurs résolutions concernant les problèmes de baraterie et de détournements illégaux des navires et de leurs cargaisons.

1° Définition de la fraude maritime

La fraude est un acte de malhonnêteté ou de tromperie dans le but de nuire à autrui. Le Petit Larousse la définit comme « un acte de mauvaise foi accompli en contrevenant à la loi ou aux règlements et nuisant au droit d'autrui ».

La Chambre de Commerce Internationale élargit cette définition en précisant qu'« une transaction du commerce international implique plusieurs intervenants : l'acheteur, le vendeur, la compagnie maritime, le chargeur, le capitaine et son équipage, l'assureur, le banquier,

le courtier ou l'agent. La fraude apparaît lorsqu'un de ces intervenants réussit de manière illégale à obtenir de l'argent ou des marchandises d'un autre intervenant en dehors de ce qui a été conclu contractuellement. Dans certains cas, plusieurs de ces intervenants peuvent agir de connivence. Bien que les banques et les assurances soient impliquées dans ces cas de fraude, elles le sont bien souvent en tant que victimes ».

2° Classification des types de fraude

La Chambre de Commerce Internationale a établi une classification des délits de fraude. Elle distingue plusieurs cas :

- la fraude sur documents ;
- la fraude sur charte-partie ;
- les détournements de cargaison ;
- la fraude aux « vieux navires ».

a) La fraude sur documents

Dans la majorité des transactions commerciales internationales, certains documents commerciaux sont traités comme s'ils étaient des marchandises eux-mêmes.

Une fraude sur documents survient lorsqu'une ou plusieurs des parties à ces transactions sont dépossédées de leurs biens ou du paiement de ces biens.

À de rares exceptions près, les traits communs aux fraudes sur documents sont :

- des contrats de vente négociés CIF ou CFR ;
- des paiements par crédit documentaire ;
- des traders inexpérimentés ;
- l'armateur et l'équipage sont habituellement hors de cause ;
- les victimes viennent de pays en voie de développement ;
- les victimes n'ont pas de recours envers les assureurs ou les transporteurs.

Exemples :

- Une escroquerie sur une cargaison de 1 million de \$ de tôles d'acier galvanisées en conteneurs aux dépens de huit importateurs chypriotes : tous les conteneurs à leur arrivée étaient remplis de ferraille. La commande avait été passée auprès d'une société basée en Suisse avec expédition de la cargaison depuis New York à destination de Limassol avec transbordement à Rotterdam.
- Une tentative d'escroquerie sur une livraison fictive de 1,5 million de \$ de tôles d'acier de La Spezia à Hong-Kong.
- Ventes fictives de pétrole nigérien. Dans ce type d'affaires, les fraudeurs utilisent souvent des noms très proches de navires existants ou de compagnies ayant une réputation internationale.
- Tentative de vente frauduleuse de 907 850 barils de pétrole en provenance du Nigeria chargés à bord du « Chevron » : les fraudeurs ont émis un faux connaissance indiquant comme destinataire de la marchandise « B », et envoyé un télex au commandant du navire confirmant que cette compagnie était bien consignataire de cette cargaison chargée au Nigeria à destination de Rotterdam.
- Ventes fictives de marchandises depuis la Chine vers l'Europe : tous les navires concernés battaient pavillon chinois et n'effectuaient que des voyages sur des lignes intérieures chinoises.
- Ventes frauduleuses de café depuis différents pays de l'Afrique de l'Est dont l'Ouganda à destination de l'Europe.

- Offres de ventes fictives de cigarettes Marlboro logées en conteneurs : certains de ces conteneurs en provenance du Panama à destination de l'Europe étaient vides à leur arrivée.
- 700 caisses de champagne en conteneurs disparurent sur un voyage régulier entre Gênes et Dubaï avec transbordement à Naples.

Comme nous pouvons le constater avec ces quelques exemples, la fraude sur documents peut revêtir différentes formes. Ce peut être :

- des documents falsifiés. Dans ce cas, la marchandise n'existe pas ;
- une marchandise inférieure en qualité ou en quantité ;
- la même marchandise peut être vendue à deux ou plusieurs parties ;
- l'émission de connaissements est établie en double pour la même marchandise.

b) La fraude sur charte-partie

La fraude sur charte-partie peut être définie comme l'acte frauduleux d'un affrèteur envers un frêteur, un armateur ou un expéditeur.

Le fraudeur affrète un navire en ne payant seulement que le loyer minimum nécessaire. Il vend un espace de cale et collecte le fret. C'est seulement lorsque le deuxième loyer sera dû au propriétaire du navire que l'on constatera que l'affrèteur en question aura disparu.

Exemples :

- Le navire grec « M. » chargé de 8 000 tonnes de divers de Marseille à destination de Mascate a été rappelé par son armateur, les affrêteurs à temps n'ayant pas payé le fret. Revenu au Pirée, il avait déchargé sa cargaison et était disposé à remettre aux ayants droit la marchandise sur paiement de sommes extravagantes.
- 12 000 tonnes de riz en sacs destinées à Aqaba, en provenance de Bangkok ont été saisies par les armateurs pour non-paiement des frais d'affrètement.

c) Le détournement, la « misappropriation » et le vol de marchandises

Le vol de la marchandise est plutôt perçu comme un risque propre au transport maritime. Traditionnellement, le vol et les manquants restaient confinés aux prélèvements effectués par certains dockers, douaniers ou équipages.

Cependant, au XXI^e siècle, le vol et le détournement des marchandises ont pris de nouvelles dimensions. On dénombre de plus en plus de vols à main armée : des malfaiteurs s'introduisent à bord des navires, au mouillage et de nuit, pour y voler des appareils nautiques, des marchandises en pontée, des effets personnels, de l'argent de l'équipage menacé par des armes.

La faillite de petits armements, la guerre civile au Liban et les tensions politiques en Libye ont favorisé les « détournements de cargaison ». Les chargeurs ne soupçonnaient pas que de très vieilles pratiques de plusieurs siècles pouvaient réapparaître au XX^e siècle. Depuis, cette pratique n'a fait que s'amplifier dans le golfe d'Aden, en Méditerranée, dans l'océan Indien...

La notion de détournement (en anglais diversion ou misappropriation) désigne le fait qu'une personne sans titre de propriété s'approprie de la marchandise. Le détournement est considéré comme un acte de piraterie, et s'il est accompli par l'équipage, il est assimilable à la baraterie. C'est ainsi que disparaissaient des cargaisons entières avec la participation active de certains propriétaires de navires.

Le détournement des marchandises par des individus ou des sociétés sans titre réel de propriété a pris de telles proportions que le terme anglais de « misappropriation » a été

repris en français sous le vocable de « misappropriation » par diverses institutions, comme en témoigne un arrêt de la Cour de cassation du 3 novembre 2010 (Com., 3 nov. 2010, n° 09-69.627) et la référence à ce terme par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT/CM [2001] 19).

Les assureurs du marché anglais ont mis au point une clause en 2017 intitulée « Misappropriation Inclusion (Amended 15th November 2017) » :

« Subject always to the other limitations and exceptions of this insurance, this insurance covers loss or damage arising from misappropriation provided always that the loss or damage occurs not more than 45 days prior to the date of its notification to underwriters.

Misappropriation shall in this insurance be deemed to mean the unauthorised conversion use release or disposal of the subject-matter insured at or from a warehouse or other place of storage whether on or offshore, other than in the ordinary course of transit, by or with the knowledge of the bailee or of any other person or entity including their officers and employees to whom the subject-matter insured has been entrusted.

Cover for misappropriation shall in any event be subject to an annual aggregate limit as stated in the Schedule to this insurance JC/2017/011 : Misappropriation inclusion (amended 15th November 2017). »

Traduction de l'auteur :

« Sous réserve toujours des autres limitations et exceptions de cette assurance, cette garantie couvre la perte ou le dommage résultant d'un détournement sous réserve que la perte ou le dommage se produise pas plus de 45 jours avant la date de sa notification aux assureurs. Dans cette assurance, le détournement est réputé signifier la conversion, l'utilisation, la libération ou l'élimination non autorisées de l'objet assuré dans ou depuis un entrepôt ou un autre lieu de stockage, que ce soit sur ou en mer, autrement que dans le cours normal du transit, par ou avec la connaissance du dépositaire ou de toute autre personne ou entité, y compris leurs dirigeants et employés, à qui l'objet assuré a été confié. La couverture du détournement est en tout état de cause soumise à un plafond annuel global tel que précisé dans l'Annexe à la présente assurance JC/2017/011 ».

Les assureurs du marché français réfléchissent à l'opportunité de créer une clause spécifique prévoyant des limites de garantie en montant et en temps avec des franchises importantes.

L'exemple le plus typique et classique est le navire qui change de route, change de nom ou de pavillon et dont la cargaison est vendue dans un port de complaisance.

d) La fraude aux « vieux rafiots »

Ce type de fraude, en anglais « rust bucket frauds », implique le sabordage délibéré de ces navires.

Les facteurs communs à ce type de fraude sont :

- une certaine collusion entre le propriétaire de la marchandise, l'armateur et l'équipage ;
- une cargaison de haute valeur ;
- un navire battant pavillon de complaisance avec pour but, de déclarer un sinistre à la fois pour la marchandise et le corps du navire.

Naturellement, plusieurs variations existent sur ce thème :

- la marchandise n'est pas chargée, elle n'existe que sur le papier ;
- à la place des marchandises figurant sur le manifeste, on a chargé des palliatifs : du sable dans les sacs de café, des cailloux à la place de magnétoscopes ;
- le naufrage est faux, c'est-à-dire que le navire ne coule pas et réapparaît quelque part sous une autre identité.

Exemples :

- Le Canna quitta Hull à destination du Nigeria avec une cargaison de rails de chemin de fer. Ce navire a disparu mais a été retrouvé sous un autre nom à Beyrouth où l'équipage tentait de revendre la cargaison.
- L'Avez quittant Singapour pour Bombay avec un chargement de cuivre de 9 000 000 €, a coulé après une avarie de machine par temps calme au large du Sri Lanka. L'équipage sain et sauf a été rapatrié sur la Thaïlande où il a disparu. L'enquête a déterminé que la cargaison avait été déchargée avant la disparition du navire.
- 700 caisses de champagne en conteneur disparurent sur un voyage régulier entre Gènes et Dubaï avec transbordement à Naples.
- Une cargaison de poivre en provenance de la Thaïlande, avec émission de faux connaissement a été substituée par du sable.
- Un navire chargé de deux millions de dollars de pois chiches et de lentilles chargés à Mersin (Turquie) et destinés aux Indes a disparu au large de Mascate.

Examinons maintenant les facteurs de ces fraudes : on remarque des facteurs contrôlables et des facteurs non contrôlables.

3° Les facteurs contrôlables

a) Le crédit documentaire

Selon les règles et usages en matière de crédit documentaire, toutes les parties à une transaction commerciale internationale traitent sur documents et non sur les marchandises.

Les crédits sont des transactions séparées de la vente des marchandises.

Si les documents sont conformes au crédit, la banque doit payer, sauf en cas de fraude manifeste où la banque est alors obligée de refuser le paiement.

Les « règles uniformes » rédigées par la Chambre de Commerce Internationale tendent à faciliter la fraude en se limitant à l'apparente authenticité. Peu importe à la limite que ces documents soient frauduleux, si ceux-ci sont correctement remplis, ils sont acceptables.

b) La confiance excessive

Ce qui est valable dans une vente locale ne l'est pas en commerce international. Trop d'acheteurs ont une confiance excessive en leurs partenaires traders et sur l'authenticité des documents.

Il est difficile de les blâmer, les pratiques du commerce international étaient basées sur le respect de la parole donnée. Au XIX^e siècle, Londres était le centre nerveux du commercial international. Même aujourd'hui, la devise « Our word is our bond » reste la base des relations commerciales à l'international.

De nos jours, face à la multiplication de nouvelles places financières et leur décentralisation internationale, les contrôles s'avèrent plus difficiles.

c) « L'apparente bonne affaire » ou la sous-tarifcation des taux de fret

Les acheteurs sont attirés par des prix exceptionnellement bas et de bonnes conditions de vente par des intermédiaires peu scrupuleux. Les conséquences de cette attirance pour des contrats bon marché ont été bien résumées par un grand spécialiste de la gestion des sinistres facultés de Londres :

« La police d'assurances sur facultés a pour objet de garantir les dommages et pertes matériels subis par les marchandises pendant le voyage assuré, c'est-à-dire contre principalement tous les événements sur lesquels l'assuré n'a pas de contrôle, et non sur les risques qui sont sous son contrôle.

Aussi, si un assuré achète bon marché, soit en mettant ses marchandises dans des emballages insuffisants ou en retenant la cotation de taux de fret la plus basse qui fera que ses marchandises seront chargées sur un navire de seconde classe, ou en faisant confiance en un intermédiaire inconnu [...]. Dans tous les cas, vous n'en aurez que pour votre argent, si vous achetez au prix le plus bas et qu'un sinistre survienne, ne soyez pas surpris si les assureurs renâclent à vous indemniser ».

d) Les pavillons de complaisance

Les pavillons de complaisance ont été depuis plusieurs années le centre de multiples débats entre partisans et opposants. On se gardera de généraliser les risques propres aux pavillons de complaisance car beaucoup de ces navires offrent toutes les garanties de sécurité avec des équipages entraînés et n'utilisent le pavillon de complaisance que pour des motivations fiscales. Cependant, lorsque l'on se trouve face à un cas de fraude maritime avec un navire sous pavillon de complaisance, on retrouve toujours les mêmes éléments suivants :

- le manque ou l'absence de contrôle sur les équipages : le fameux cas du « Salem » en est un parfait exemple. En dépit des preuves évidentes de sabordage du navire, le capitaine et l'officier mécanicien ont été relaxés par les autorités libériennes ;
- l'enregistrement des navires : certains pays ne requièrent pas de certificat de radiation de l'enregistrement précédent. De ce fait, il est possible pour un navire d'avoir deux ou trois nationalités au même moment et même sous différents noms ;
- l'absence de réaction des victimes : une fois la fraude commise, les victimes s'abstiennent généralement de faire état de la fraude aux autorités gouvernementales. Dans d'autres cas, les autorités sont informées trop tard ou les victimes négocient avec les coupables pour racheter leurs propres marchandises.

e) L'internationalisation de la fraude maritime

La fraude étant internationale, plusieurs problèmes vont se poser :

- l'investigation : beaucoup de pays en voie de développement n'ont pas l'expertise et les ressources humaines ou matérielles pour enquêter sur la fraude. Certains pays comme la Guinée-Bissau n'avaient même pas de droit commercial ;
- la juridiction : un cas de fraude implique en moyenne quatre ou cinq pays, d'où des problèmes de conflits de juridiction ;
- l'extradition : l'extradition ne peut se faire qu'avec les pays concernés. Par exemple, le Royaume-Uni n'a signé de conventions d'extradition qu'avec 45 pays.

L'extradition est le mécanisme par lequel une personne accusée de crime est livrée par un État à un autre État pour répondre du crime commis dans ce dernier, ce n'est jamais une procédure automatique.

4° Les facteurs incontrôlables

a) Les facteurs économiques

La soudaine fortune des pays pétroliers a entraîné la création de flux commerciaux disproportionnés. Une brutale demande de biens de consommation et de produits en vrac au Nigeria et au Moyen-Orient provoqua des encombrements portuaires et des retards. Les

affréteurs ne pouvaient plus faire face aux surestaries. Aussi, certains propriétaires de navires détournèrent leurs navires, et saisirent cette opportunité pour vendre illégalement les cargaisons.

b) Les facteurs politiques

Il y a de plus en plus d'États, de risques d'instabilité politique, de guerres civiles, d'embargos. L'Angola avait rencontré cinq grands cas de fraude maritime en moins de deux ans après son indépendance. L'instabilité politique au Liban avait attiré les détournements et les ventes illégales de cargaison. Les bouleversements politiques récents dans le Maghreb vont indirectement faciliter, pendant le temps de la réorganisation, des tentatives de fraude.

Afin de mettre un frein au développement sans limite de la fraude maritime, la Chambre de Commerce Internationale décida de créer le Bureau Maritime International en 1980.

Le BMI a été conçu comme un moyen de prévention de la fraude maritime. Plus qu'un moyen de répression, cet organisme s'inspire des méthodes d'enquête des Lloyd's en communiquant à ses membres des informations sur les sociétés suspectes.

Le centre de renseignements rassemble le maximum de données sur les entreprises et sur les hommes suspectés de se livrer à la fraude.

Une section spécialisée effectue des enquêtes permettant de reconstituer les processus de fraude en utilisant des enquêteurs formés par Interpol et des juristes.

Le BMI a aussi un rôle de conseil pour orienter les différents acteurs du commerce international vers des circuits leur permettant d'éviter d'être entraînés dans des cas de fraude.

IV - Les forces dynamiques

Celles-ci concernent toutes les opérations de transport : chargement, déplacement d'un point à un autre, déchargement, entreposage... et varient en fonction des moyens de transport.

Le tableau ci-dessous illustre par moyen de transport, les forces dynamiques maximales agissant sur les marchandises ; elles sont exprimées en g :

Moyen de transport	Longitudinales	Transversales	Verticales
Routier	2.0	1.2	2.2
Ferroviaire	8.0	0.4	1.4
Maritime	0.4	1.0	2.2
Aérien	3.0	0.5	2.0

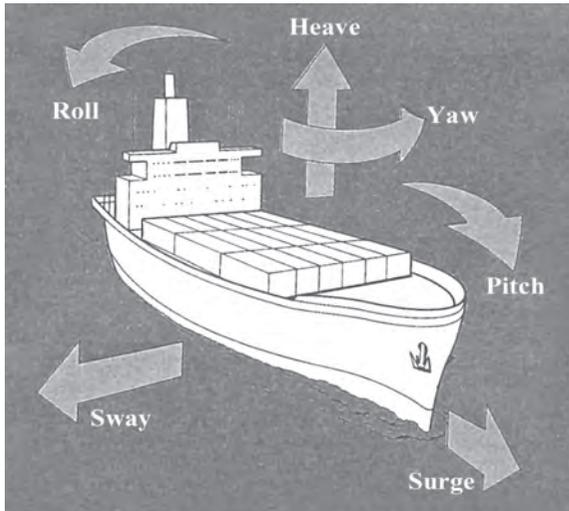
À noter :

(« g » correspond à l'accélération de la pesanteur [9,81 m/s²]. Un corps de masse m soumis à une accélération g subit une force égale à m x g).

A - En transport maritime

Les forces dynamiques vont agir selon les positions du navire pendant sa navigation. Les marins ont donné un terme spécifique à chaque mouvement : le roulis (Roll), la houle (Heave et Surge), l'embarquée (Yawl), le tangage (Pitch), le balancement (Sway)...

Des ingénieurs spécialisés dans les forces dynamiques ont relevé que le mouvement d'oscillation d'un bord sur l'autre dû au roulis peut atteindre 40 degrés de chaque bord jusqu'à dix fois par minute. De même, lorsque l'arrière du navire plonge, un conteneur placé dans la zone avant est soumis à un état proche de l'apesanteur. Par contre, quand c'est l'avant du navire qui plonge, il subit une pression égale au double de son poids propre. Ces études ont été confirmées par les mesures des enregistreurs de chocs :



- Roulis (Roll) ;
- Houle (Heave et Surge) ;
- Embardée (Yaw) ;
- Tangage (Pitch) ;
- Balancement (Sway).

1° Avec un roulis (mouvement latéral)

Les calculs de saisissement de colis sur un navire prennent comme valeur de référence des angles d'inclinaison par rapport à la verticale de 20° avec une période de roulis de 10 secondes.

Des roulis supérieurs à 35° ont cependant été constatés sur des navires classiques de 10000 tonnes de port en lourd (cargo classique), avec des périodes de roulis plus longues (20 secondes).

Un conteneur chargé en deuxième plan sur le pont d'un navire pourra subir des accélérations transversales équivalentes à 70 % de la pesanteur.

2° Avec le tangage

Un colis chargé à l'avant d'un navire sera soumis à des accélérations verticales équivalentes à la pesanteur, ce qui signifie que ce colis peut voir son poids apparent multiplié par deux sous l'effet du tangage.

3° L'impact des vagues

Celui-ci ne doit pas être sous-estimé, surtout par gros temps. Les marchandises chargées en pontée sont exposées aux mouvements des vagues qui peuvent déferler contre la proue, la coque et les parois du conteneur lui-même. Les sinistres récents ont démontré que les capitaines, en hésitant

à diminuer la vitesse par gros temps, exposent les conteneurs en pontée à de forces telles que des piles de conteneurs peuvent se trouver projetées par-dessus bord ou profondément déformées.

B - Au port

Les manutentions des conteneurs effectuées dans des conditions normales n'engendrent pas d'accélération supérieures à 3 g. Mais une manipulation brutale avec chariot élévateur provoquera des accélérations allant jusqu'à 5 g.

Ces valeurs peuvent être dépassées lors des manipulations portuaires au portique, au passage dans les glissières des cales de navire.

C - En transport aérien

Les forces dynamiques proviennent des accélérations et des décélérations, des inclinaisons de l'appareil au cours des atterrissages, décollages, changements de caps. Les changements de pression atmosphérique et de température, les turbulences et les trous d'air rendent toute sa spécificité au transport aérien.

La plupart des compagnies aériennes prévoient l'arrimage des marchandises en soute pour des accélérations verticales de 2,1 g, valeur maximale éventuellement rencontrée en vol (trou d'air), un atterrissage, même dur, n'atteint pas ces valeurs.

De la même manière, les accélérations horizontales maximales sont de 1,5 g (rencontrées lors d'un crash-stop sur piste au décollage ou à l'atterrissage). D'où l'intérêt de bien arrimer les marchandises dans les conteneurs aériens.

Une soute d'avion est toujours ventilée et la température est « normalement » maintenue à environ 5 °C, cette température peut toutefois être abaissée *sans préavis* de quelques degrés (mais pas de températures négatives) ou augmentée jusqu'à 25 °C si l'une des marchandises chargée le nécessite (c'est le cas pour certains transports de fleurs ou d'animaux vivants).

Le transport aérien est réputé plus sûr mais la sinistralité tend à augmenter tant en fréquence qu'en sévérité car ce mode de transport augmente les manutentions et les risques d'avaries de casse tels que le pré acheminement routier, le séjour en entrepôt du commissionnaire aérien, le séjour en entrepôt du transporteur aérien, la mise sur palette avion, la mise à bord de l'avion. Ces différentes manutentions se répètent selon la même logique à l'arrivée.

Il faut enfin signaler qu'un grand nombre de marchandises destinées à être transportées par voie aérienne sous lettre de transport aérien (LTA) sont en fait acheminées par la route sans que le chargeur en soit informé. Afin de garder plus de flexibilité, les compagnies aériennes, surtout en Europe, utilisent la route pour les trajets intracommunautaires.

À noter :

Un crash-stop est le freinage d'urgence en appliquant toute la puissance disponible, roues à la limite du dérapage, et rétro poussée des réacteurs au maximum.

D - En transport par voie ferrée

On peut différencier les forces comme : les forces de heurts dues aux accélérations, décélérations, freinages, impacts ou chocs liés aux opérations de constitution des trains (coups de tampon, les chocs sont extrêmement violents), le balancement dû à la force centrifuge dans les courbes ou lors du passage des aiguillages, les vibrations et les secousses pendant le déplacement du train.

Les spécialistes s'accordent cependant à penser que c'est la combinaison de ces forces dynamiques qui caractérise principalement le risque du transport par voie ferrée.

La SNCF a estimé, lors d'essais que les enregistreurs de chocs pouvaient constater des accélérations de l'ordre de 4 g. Cependant, les mêmes spécialistes pensent que cette valeur est trop élevée et ne devrait pas se rencontrer en situation normale.

Exemple :

Un wagon roulant à 7 km/h et s'arrêtant sur 40 cm fera subir à une charge de 200 kg une force horizontale équivalente à cinq fois son poids.

E - En transport par voie routière

Les forces résultent des freinages, accélérations, décélérations qui répétés sont autant d'à-coups sur les marchandises et ce, d'autant plus lorsqu'ils sont brutaux. Les opérations d'attelage et de dételage peuvent être aussi sources de chocs brutaux.

Les données des enregistreurs de chocs démontrent que l'impact des forces dynamiques est loin d'être négligeable en transport routier.

Exemples :

- Une photocopieuse de 90 kg posée sur ses roulettes (sans sanglage) à même le sol d'un camion passant à 60 km/h sur un passage à niveau subit des accélérations verticales de 10 g (son poids apparent sera multiplié par 8 pendant quelques fractions de seconde).

- Un alternateur de 650 kg, en caisse, transporté dans des conditions normales subit des accélérations de 1,5 à 2 g pendant des manutentions soigneuses ; une dépose un peu brutale provoque des accélérations de 3,8 g.

D'une façon générale, les accélérations subies pendant le transport restent inférieures à 1 g sur une route convenable, et atteignent 1,6 g sur de mauvaises routes.

- Une chaudière de 25 tonnes chargée sur une remorque classique (hauteur de 1,10 m) subira une force transversale de 5 tonnes dans un virage de rayon 150 mètres pris à 70 km/h (bretelle d'autoroute assez large ou virage limité à 60 km/h sur route).

Si le centre de gravité de la charge est à plus de 2,7 mètres de hauteur, l'attelage basculera. Si la machine fait moins de 2 mètres de large, elle aura tendance à basculer avant l'attelage.

Dans ce genre de circonstances, le chauffeur sera en général amené à freiner violemment et à donner un coup de volant multipliant les données ci-dessus par deux, et facilitant d'autant le renversement. Suivant la configuration de cette charge elle aura tendance à glisser avant ou après le basculement, d'où la nécessité ou non de mettre un calage au sol, et / ou de bien arrimer la marchandise.

V - La contamination des marchandises

Ce risque est souvent mésestimé par les acteurs de la chaîne de transport et logistique. Les dommages dus à la contamination peuvent provenir de différentes origines telles des matières résiduelles ou odeurs d'une expédition antérieure, un mauvais nettoyage des contenants. Des marchandises incompatibles chargées dans la même cale, le même conteneur ou wagon, peuvent engendrer des réactions chimiques entre les marchandises.

Exemple :

Le fait de charger dans un même conteneur ou cale des fruits dégagant de l'éthylène avec des autres fruits réagissant à ce gaz.



GUIDE DE L'ASSURANCE TRANSPORT ET LOGISTIQUE

4^e édition

Ces dernières années, les risques en transport et logistique ont fortement évolué, présentant ainsi des risques nouveaux ou oubliés pour les professionnels : le réchauffement climatique et le dégel des glaces rendent possibles de nouvelles routes maritimes, la cybercriminalité et les tensions internationales impactent directement les transports, les mesures sanitaires suite au Covid-19 perturbent le fonctionnement de la chaîne logistique, entraînant des encombrements portuaires... C'est dans cet environnement sans précédent que les assureurs maritimes et transports doivent repenser leurs contrats en imaginant de nouvelles garanties et en se rapprochant d'autres lignes d'assurance afin de trouver une réponse adaptée aux risques présentés ou en réhabilitant des clauses oubliées.

Conçu et rédigé par un professionnel du secteur, ce *Guide de l'assurance transport et logistique* se veut essentiellement pratique et didactique, grâce à un glossaire des termes d'assurance anglo-saxons permettant de maîtriser le vocabulaire pour comparer les clauses

françaises et internationales, à de nombreux exemples de tarification, conseils et fiches pratiques, ainsi que des questionnaires d'auto-évaluation à chaque fin de chapitre.

Le lecteur trouvera une présentation de l'organisation spécifique du marché de l'assurance transport, de ses règles et usages en matière d'intermédiation, ainsi que du recours à l'arbitrage. L'ouvrage comporte également un grand nombre de documents indispensables à une bonne connaissance du milieu dans lequel travaillent les acteurs de l'opération de commerce international, ces informations visant à faciliter la compréhension entre les différents partenaires, qu'ils soient assureurs, courtiers ou agents d'assurance, risk managers, transporteurs, logisticiens, commissionnaires de transport ou transitaires, chargeurs, acteurs de la supply chain... L'expérience montre, en effet, que beaucoup de litiges proviennent de la méconnaissance par un acteur, de l'utilisation d'une clause d'assurance, d'un incoterm, d'un document de transport ou d'un usage du commerce international.

Jean-Patrick Marcq, arbitre de la Chambre arbitrale maritime de Paris, chargé de cours dans plusieurs universités, est diplômé de Sciences politiques de 3^e cycle en économie des transports et en droit maritime. Il a occupé des fonctions de management tant en gestion de sinistres qu'en souscription au sein de compagnies d'assurances française, allemande et américaine, en courtage, et assumé la direction générale du CESAM. Ses fonctions exercées dans les grands ports européens lui ont permis d'acquérir une expertise de la logistique utilisée et des conditions d'assurance pratiquées sur les marchés internationaux.

www.editionsargus.com

ISBN 978-2-35474-456-4



9 782354 744564