



LOGISTIQUE ET TRANSPORT DES VRACS

Sous la direction de Yann Alix et Romuald Lacoste



CAPSULE PROFESSIONNELLE 2

Les transports maritimes de produits en vrac et le secteur de l'assurance

Olivier Renault

Président

CAP MARINE - Rouen - France

e3 Ansou Ndiaye

Responsable d'Exploitation

CAP MARINE - Rouen - France

Biographies

Olivier RENAULT Titulaire d'une maîtrise en économétrie de l'Université PARIS I Panthéon Sorbonne, Olivier Renault devient chef du département assurances de l'ETPM (Entrepose GTM pour les Travaux Pétroliers Maritimes). Il rejoint ensuite la direction Assurances de la Compagnie Générale d'Electricité - Alcatel Alsthom pour diriger pendant 8 années le département Risques politiques et financiers et le département Coordination programme mondial assurances Alcatel. De 1991 à 1993, Olivier Renault collabore au sein du groupe PPR (Pinault Printemps Redoute) en qualité de directeur des Assurances et de l'Immobilier. Depuis 1993, Olivier Renault travaille chez Cap Marine où il occupe actuellement les fonctions de Président.

Au-delà de ses fonctions professionnelles, Olivier Renault est Président d'honneur de l'UCAMAT, membre fondateur et administrateurs du Cluster Maritime Français ainsi qu'administrateur de l'Institut Français de la mer.

Ansou NDIAYE Après avoir fait ses études secondaires au Sénégal, il intègre l'Ecole Commerciale Privée de Strasbourg en 2002 où il obtient son BTS en Comptabilité et Gestion. Après un passage à l'université Paris I Sorbonne, il intègre le Groupe ICOGES à Paris pour y préparer le DCG (Diplôme de Comptabilité Générale) et un Master en Audit Contrôle de Gestion.

Après différents stages durant sa formation, notamment chez GRAS SAVOYE et chez COLLOME&FRERES, il intègre le cabinet CAP-MARINE ASSURANCES en Avril 2010 comme Responsable d'Exploitation en Assurance. A ce titre, il est chargé de développer les activités du cabinet sur le secteur de l'Afrique de l'Ouest.

Depuis Janvier 2013 il a intégré la troisième promotion du MBA Maritime, Transport et Logistique à l'Ecole de Management de Normandie.

En guise d'introduction

Le transport de vrac présente, par rapport au transport conventionnel ou conteneurisé, des spécificités notables en matière de gestion des risques. Ces spécificités proviennent essentiellement du recours quasi systématique à l'affrètement à temps ou au voyage, des modalités de contrôle de conformité à destination, de l'évolution du métier du négoce, principal protagoniste des marchés des « commodities ».

Dès lors sur ces opérations de transport particulières, une approche pluridisciplinaire du risque doit être envisagée, et au-delà de la simple assurance des marchandises transportées dite assurance facultés les opérateurs devront être particulièrement vigilants à l'analyse de leurs risques.

L'assurance facultés et les transports sur navires affrétés

Lors d'une opération d'acheminement à l'international, les marchandises sont exposées à des risques divers. Même si le transporteur déclare être responsable des marchandises qui lui sont confiées, il est très important de considérer l'étendue de cette responsabilité. Car, dans la pratique, la responsabilité du transporteur en cas de sinistre, est réglementée et limitée par les conventions internationales.

Pour garantir le remboursement total des sommes engagées en cas de dommage ou de sinistre, le chargeur doit assurer les marchandises transportées. Pour cela il peut souscrire auprès de compagnies d'assurances une police faculté dite *Ad valorem*, l'indemnisation se fera sur la base de la valeur assurée de la marchandise endommagée ou perdue ; à charge des assureurs d'effectuer ensuite un éventuel recours contre le transporteur.

Le contrat d'assurance sur facultés (marchandises) peut se définir comme l'ensemble des garanties permettant au propriétaire d'une marchandise d'assurer celle-ci pendant toute l'opération de transport.

L'affrètement (*chartering*) est la location d'un navire selon un contrat d'affrètement passé entre le fréteur et l'affréteur.

Il se décline principalement en deux types de contrat pour le transport en vrac :

Affrètement à temps (*time charter*) : se définit comme le contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé, équipé et doté d'un équipage complet pour un temps défini par la charte-partie, cela en contrepartie d'un fret. L'affréteur assure la gestion commerciale tandis que le fréteur conserve la gestion nautique.

Affrètement au voyage (*voyage charter*) : se définit comme le contrat par lequel le fréteur s'engage, en contrepartie d'un fret, à mettre à disposition un navire armé pour un voyage défini. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale. Il reçoit dans ce cas la marchandise de l'affréteur à bord de son navire qu'il déplace, selon les instructions de celui-ci, d'un port maritime à un autre.

Il ne faut pas confondre l'affrètement au voyage et le contrat de transport maritime, le premier est une mise à disposition de matériel et le second une prestation de service ; cela est différent même s'il y a des similitudes.

Dans le cadre d'un contrat de transport, le régime de la responsabilité sera généralement déterminé par les conventions internationales régissant les responsabilités du transporteur, dans le cadre de transport par navire affrétés, les responsabilités seront déterminées par la Charte Partie.

Lors d'un transport maritime, les marchandises sont en général couvertes suivant les clauses de l'imprimé *Police Française d'Assurance Maritime sur Facultés (marchandises) - Garantie « Tous Risques »*.

L'article 2 de cet imprimé définit le cadre dans lequel le navire transportant les marchandises peut être agréé ou non par les compagnies d'assurances. En effet cet article stipule que lors d'un transport maritime, la garantie est acquise à condition que le navire soit âgé de moins de 16 ans et qu'il ait une cote auprès d'une société de classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S). Cependant lorsque les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie pourra être néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et moyennant une surprime éventuelle.

Dans la pratique ces restrictions ne s'appliquent qu'aux navires affrétés. En effet pour le transport sur les lignes régulières il n'est pas possible de connaître le navire transporteur réel, puisque la compagnie maritime a la possibilité de substituer au navire initialement prévu tout autre navire.

Il est possible pour l'affréteur de modifier et d'améliorer les dispositions de cette clause. C'est ainsi que la Fédération Française des Sociétés d'Assurances a établi à titre indicatif un modèle de clause (**clause 89-Navires transporteur**) utilisée principalement dans le cadre d'un affrètement et qui est une dérogation aux dispositions de l'article 2 cité ci-dessus et que les deux parties peuvent convenir de façon différente.

Les principales dispositions de cette clause stipulent que seuls sont tenus couverts les chargements faits sur les navires :

- Agés de moins de 20 ans
- Classés auprès d'une société membre de l'I.A.C.S
- Dont l'armateur justifie une garantie souscrite auprès d'un P&I Club

Pour les navires âgés de plus de 20 ans, la garantie d'assurance pourra être généralement donnée à condition qu'une déclaration préalable à l'exécution de la charte partie en soit faite à l'assureur et que celui-ci ait donné son accord, l'assureur se réservant en outre de demander une expertise du navire aux frais de l'assuré.

Il apparait donc que pour pouvoir maintenir la garantie des marchandises lors d'un transport maritime, l'affrètement doit faire face à des contraintes sur le choix des navires.

Les pertes de poids documentaires

Lors des ventes de produit en vrac le contrôle des quantités livrées est un enjeu majeur en matière d'assurance. Il s'avère beaucoup plus délicat que pour des produits finis. Il existe en effet une réelle marge d'incertitude sur les quantités effectivement chargées et sur les quantités effectivement livrées, et donc sur les pertes éventuelles imputables au transport, seules pertes réputées assurables par les assureurs transport.

Ces quantités sont estimées, approximées, généralement par Draft Survey, c'est par l'enfoncement du navire mesuré grâce aux marques de jauge, avant et après chargement au départ, et avant déchargement et après déchargement à l'arrivée qu'on approxime le poids et donc les quantités de marchandises livrées.

Ce sont des sociétés de contrôle spécialisée type SGS, Control Union, etc qui réalisent ces Surveys.

Plusieurs facteurs peuvent influencer significativement le résultat des calculs et notamment :

- les modalités de prise en compte des facteurs extérieurs à la cargaison qui vont influencer le poids total du navire (soutes, ballasts, approvisionnements divers etc)
- les différences dans les tables de conversion utilisées,
- les difficultés plus ou moins grandes de lecture des marques de franc bord selon l'importance de la houle,
- les modalités de lecture des marques de franc bord (nombre et nature des points relevés)
- les modalités de prise en compte de la densité de l'eau (température extérieure et salinité).

Compte tenu de ces incertitudes une marge de 0,5% de différence de poids au départ et à l'arrivée, est généralement admise dans les contrats de vente. Cette

marge d'incertitude constitue la franchise des garanties de poids souscrites par les chargeurs ou les sociétés de surveillance auprès des compagnies d'assurances spécialisées.

Ces dernières vont donc garantir au-delà de 0,5% de freinte, les pertes de poids dites « documentaires ». « Documentaires » parce qu'elles ne sont pas toujours imputées à un événement accidentel survenu en cours de transport, mais qu'elles sont constatées à l'occasion du Draft Survey effectué après déchargement, et consignées par les sociétés de surveillance dans leur rapport qui fait foi des quantités effectivement livrées.

De façon quasi systématique, les assureurs vont imposer, pour accorder leur garantie, l'utilisation de la même société de surveillance, et/ou des mêmes méthodes de calcul, au départ et à l'arrivée.

Marchandises voyageant sous régime de suspension des taxes

Parmi lesquelles les plus notables sont les alcools soumis aux droits d'assises. Ces droits peuvent représenter, selon la nature des produits transportés, des valeurs très conséquentes pouvant dépasser jusqu'à 10 fois la valeur du produit hors taxes. Dès lors ils sont soumis à des contrôles particulièrement stricts, portant sur les quantités produites, les quantités stockées, les quantités transportées, et les quantités effectivement livrées. Ces contrôles sont du ressort des autorités douanières.

Les transports de ces marchandises sont réalisés sous le régime de la suspension des taxes, le principe édicté par les autorités douanières est le suivant :

« Les droits d'accise sont acquittés par les opérateurs et sont répercutés dans le prix de vente au détail. Conformément aux directives européennes, pour éviter aux entreprises d'avoir à faire une avance de trésorerie importante en attendant de récupérer les droits au moment de la vente au consommateur final, leur paiement est reporté le plus tard possible dans la chaîne de distribution : il s'agit du régime de la détention et de la circulation de produits en suspension des droits d'accise. La réglementation communautaire prévoit la mise en place d'un contrôle fiscal strict de la filière des alcools et des autres boissons alcooliques, pour conserver le contrôle des produits soumis à accise entre le moment de leur importation et le moment de la vente au consommateur final ».

(Sources : douanes gov.fr)

Préalablement à l'opération de transport, les quantités chargées sont déclarées aux douanes, ainsi que la destination et la durée prévisible de l'opération de transport, ces déclarations se font désormais de façon dématérialisée, via internet. Le destinataire doit, à réception des marchandises, émettre un certificat de récep-

tion (apurement) qui atteste des quantités livrées. Toute différence de quantité entre les quantités déclarées au départ et celles déclarées à l'arrivée, peut justifier, au-delà d'une marge de tolérance généralement de 0.35% de freinte de route, de la perception par les autorités douanières des taxes correspondantes. Seule la preuve de la destruction de la marchandise suite à accident de transport peut relever le chargeur de l'obligation d'acquitter les taxes sur les quantités non livrées.

C'est un enjeu majeur pour les transports de marchandises voyageant sous régime de suspension de taxes, et selon des modalités particulières il est indispensable de prévoir la couverture des taxes dues, suite à, des pertes de quantité documentaires (cf 2 ci-dessus), ou suite à vol.

La responsabilité d'affréteur

Affréter un navire amène à engager sa responsabilité quant aux dommages que peuvent subir le navire et aussi au tiers et à leurs marchandises. La garantie mise en place pour couvrir les affréteurs est la **Police Française d'Assurance Maritime de la Responsabilité Civile de l'Affréteur de Navire de Mer (autre que l'affrètement coque nue)**. Celle-ci permet de couvrir les responsabilités encourues par les affréteurs, tant pour les dommages causés aux navires affrétés que pour ceux occasionnés à des tiers. Outre la propre responsabilité légale des parties, les responsabilités de chacun sont principalement contractuelles et découlent des dispositions de la **charte-partie**.

Cette garantie est complétée par une clause additionnelle âge et classification des navires affrétés.

Il existe plusieurs types de charte-partie, en fonction des besoins de l'affréteur parmi lesquelles on peut citer :

- NORGRAIN 73
- GENCON
- SHELLVOY
- Baltimore Berth Grain Charter Party-Steamer
- GRAINVOY 74
- CENTROCON
- BPVOY
- SOUTH AFRICA HOMEWARDS
- AUSTWHEAT 1990 (amendée en 1991)
- SYNACOMEX
- etc.

Toutes ces charte-parties ont un point commun: celui d'affréter des navires vraquiers, utilisés sur des lignes non régulières (*tramping*).

L'affrètement au voyage est la forme d'affrètement la plus fréquente. La responsabilité de l'affréteur lors d'un affrètement au voyage peut être engagée dans les cas de figure suivants :

Clause «**Safe ports**»

Une des dispositions contractuelles importante dans presque toutes les **charte-parties** (affrètement à temps ou au voyage) est que le navire doit être envoyé uniquement dans des «**Safe ports**».

La notion de «**Safe ports**» peut se définir comme *un port, que pendant la période de temps concerné, le navire peut atteindre, où il peut entrer et demeurer et d'où il peut sortir sans que, en l'absence de quelque circonstance anormale ou exceptionnelle, il soit exposé à un danger qu'une bonne compétence nautique pourrait éviter. Le port doit être sûr tant physiquement, que politiquement et sanitaire.*

Pour l'affrètement au voyage, l'affréteur désigne généralement les ports de chargement et de déchargement de la cargaison dans la charte-partie. Ceci l'exonère partiellement de sa responsabilité vis-à-vis de l'armateur qui a accepté les ports au titre de la clause «**Safe ports**».

Mais, le port peut être laissé dans certaines limites géographiques. Il arrive parfois qu'il soit inscrit dans la charte «**Safe port out of the range**», c'est à dire une zone géographique mais sans préciser le port. Ne nommer qu'une zone géographique peut s'expliquer par le fait que bien souvent, l'affréteur négocie et propose de vendre sa marchandise dans plusieurs ports à la fois.

Si le port s'avère «**Unsafe**», non sûr, le capitaine pourra refuser de s'y rendre ou se retourner contre l'affréteur en cas de dommages au navire. En cas de retard, l'affréteur peut également être sanctionné en versant au fréteur des dommages et intérêts.

L'affréteur est responsable également du choix des postes à quai ou au mouillage et pas seulement des ports où le navire doit opérer. Ceux-ci ne doivent aussi présenter aucun danger d'ordre nautique.

Les responsabilités du fréteur et de l'affréteur sont en réalité partagées concernant le port. La sentence du 20 avril 1977 (Sentence arbitrale 208 du 20 avril 1977, DMF 1977, p. 624) l'a très bien résumé. L'arbitre rappelle que si en vertu de la charte-partie, l'affréteur a l'obligation de désigner un port et un poste d'amarrage sûr [...] le capitaine du navire demeure cependant maître des mouvements et de la sécurité du navire, la gestion nautique n'ayant pas été transférée.

Opérations de chargement et de déchargement

Dans le cas des navires vraquier, la cargaison doit être chargée et nivelée raisonnablement de manière à réduire les risques de ripage et garantir une stabilité adéquate du navire pendant toute la durée du voyage. Avant le début des opérations, fréteur et affréteur vont se répartir les tâches, à savoir : choix du manutentionnaire, accord sur le plan de chargement, mais surtout les frais, les risques et les responsabilités découlant des opérations de mise à bord, arrimage et saisissage, puis inversement au déchargement. L'intérêt pour les deux parties étant que ces opérations se déroulent le plus rapidement possible et sans problèmes ; d'où l'importance de la rédaction de ces clauses dans la charte-partie.

Sauf clause contraire, les manutentionnaires sont les préposés de l'affréteur. Il lui appartient de faire appel à une entreprise de manutention pour charger et de décharger le navire. Il engage ainsi sa responsabilité quant aux dommages directs causés au navire lors de ces opérations.

Domages du fait de la nature de la marchandise

L'affréteur peut voir sa responsabilité engagée, s'il a placé dans le navire une marchandise qui a causé des dommages soit au navire (*risque d'inflammation spontanée, pouvoir explosif pour certains produits, pouvoir corrosif, etc*) soit à la marchandise d'un tiers dans le cas où l'affrètement porte uniquement sur une partie de l'espace du navire (*toxicité de certains, incompatibilité entre produits, contamination, pollution, etc*)

Navires affrétés et risques de piraterie

La piraterie maritime menace certaines routes de navigation parmi les plus fréquentées au monde. Des centaines de marins sont pris en otage chaque année et des millions de dollars sont dépensés pour payer des rançons. Si les attaques ont majoritairement lieu dans le golfe d'Aden et dans le bassin de Somalie, ainsi que dans le golfe de Guinée, les pirates sévissent également dans les Caraïbes, en mer de Chine méridionale, et dans le Pacifique Sud.

Les dommages éventuels au navire sont généralement couverts par le volet risques de guerre de la police Corps & Machines souscrite par l'armateur ou l'opérateur du navire. Les dommages éventuels ou la perte de la marchandise transportée sont quant à eux généralement couverts par le volet risques de guerres de polices facultés, il existe une incertitude juridique quant au processus d'indemnisation des autres préjudices (paiement d'une rançon, dommages corporels, pertes d'exploitation etc..). En la matière chaque cas est un cas d'espèce. C'est dans ce cadre que des polices sur mesure dite «*Kidnap & Ranson*» (K&R), sont mises en place pour couvrir :

- le paiement d'une rançon, la perte de rançon,
- les autres coûts supportés tels que les frais médicaux par exemple, les pertes individuelles liées à l'enlèvement, tels que mutilation, invalidité permanente totale et le décès de la personne enlevée.
- les honoraires pour les spécialistes de la gestion de crise qui aident à l'assuré à choisir la meilleure réponse possible à l'incident.
- le risque de perte d'exploitation consécutif à l'immobilisation du navire par les pirates peut également être inclus, au cas par cas, dans la garantie des assureurs.

Dans le cas d'un affrètement à temps, le temps court contre l'affréteur : c'est à lui d'exploiter au mieux le navire. En conséquence, il est régulièrement prévu au contrat une «*off-hire clause*» pour les cas où l'affréteur sera dispensé de payer le fret dû en raison de l'immobilisation du navire. La «*off-hire clause*» standard ne prévoit pas le cas de piraterie maritime (détournement, attaque endommageant gravement le navire). Il apparaîtrait donc que l'affréteur reste redevable du paiement du fret malgré l'acte de piraterie.

Il appartient donc à l'affréteur de vérifier si les actes de piraterie sont compris dans la «*off-hire clause*» de la charte-partie.

A ce propos, une décision très récente de la *Commercial Court* de Londres dans l'affaire du “*Captain Stefanos*” retient l'attention en considérant, après interprétation du “*wording*” de la charte partie applicable, le navire “*off-hire*” durant la détention par les pirates.

L'évolution des pratiques du négoce

Les sociétés de négoce principales protagonistes des transports de vrac, on vu le champ de leurs activités sensiblement évoluer.

On est passé en 40 ans d'un rôle de pure intermédiaire, qui achetait une matière première à un producteur d'un pays A, pour la revendre généralement à une industrie de transformation située dans un pays B, à une intervention tout au long de la chaîne des échanges.

Cela a conduit notamment mais assez marginalement les négociants à s'intéresser au transport proprement dit, en multipliant les affrètements à temps, ou en participant à la création d'armements.

Cela a conduit surtout les négociants, qui tirèrent ainsi partie de leur connaissance du marché, à faire des arbitrages, c'est-à-dire: acheter sans avoir de demande immédiate, en profitant d'un marché bas pour revendre plus tard à la hausse. Le corolaire de cette pratique étant la nécessité de disposer de stocks tampons, et donc de moyens physiques de stockage, dans les pays ou à proximité des pays potentiellement acheteurs.

Cette évolution des pratiques du négoce a eu pour conséquence une certaine concentration du secteur, liée notamment à la surface financière nécessaire à

l'acquisition des moyens de stockage, mais aussi à l'exposition au risque tant en terme de durée qu'en terme de magnitude.

En effet si le négociant, qui réalise de simples opérations d'achat/vente, est potentiellement en risque durant la durée du transport et pour des montant maximum équivalent à la quantité maximum chargée dans un bateau, celui qui procède à des arbitrages est en risque durant le transport proprement dit, mais aussi pour la durée du stockage tampon. En termes de magnitude le stockage en question peut contenir des quantités équivalentes à des dizaines de navires. On le voit l'exposition au risque est bien plus importante.

Pour répondre à l'émergence de ces nouveaux risques, des polices de type « Stock Transit » ont été mises en place, elles offrent l'avantage de couvrir l'opération de transport dans les mêmes termes et conditions qu'une police facultés, mais elles couvrent aussi, sans limite de durée de séjour, les marchandises stockées à destination finale en attente de vente.

Les opérations de négoce se faisant parfois à destination de pays politiquement instables, le risque politique, est devenu une des préoccupations majeures. Des polices dites « risques politique » sont mise en place pour couvrir les marchandises stockées dans des stocks tampons contre les risques de confiscation par la puissance publique, saisie, nationalisation, non convertibilité ou non transfert des devises, violence politiques ou se rattachant à la guerre.

Références et sources documentaires

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-responsabilite.htm>

Note de synthèse n°88 - Octobre 2006 - ISEMAR

<http://www.lexpressmada.com/port-de-toamasina-madagascar/38651-forte-tendance-a-la-conteneurisation-de-marchandises.html>

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Vrac>

http://fr.wikipedia.org/wiki/Contrat_de_transport_maritime

http://www.ffsa.fr/sites/jcms/fn50088/l-assurance-de-responsabilite-civile-des-armateurs-et-transporteurs-maritimes?cc=fn_11259

Romuald LACOSTE - ISEMAR - 15 avril 2005 - Séminaire maritime INRETS (SPLOT)

<http://www.cap-marine.com/fr/produit-assurances-marchandises-2.html>

<http://www.groupe-eyssautier.com/fr/produits/p-i-et-rc-marine/>

Dictionnaire Gruss de Marine, Éditions Maritimes et d'Outre-Mer

Pratic Export, le fret maritime pratique, éditions SMECI

Les auxiliaires du transport maritime, CIFP de Nantes

<http://www.meretmarine.com/fr/content/un-nouveau-terminal-chimiquier-au-havre>

<http://www.faq-logistique.com/EMS-Livre-Corridors-Transport-3-Introductif.htm>

<http://www.axa-corporatesolutions.com/Le-transport-du-vrac-sortie-de.html>

www.supfoucher.com/sup/download2.php?file_id=3431

<http://www.ffsa.fr/sites/upload/reprise/docs/application/pdf/2010-03/epi2007dmat32.pdf>

<http://www.generalcargoship.com/safe-ports-and-berths.html>

http://www.cdmtdroit.univ-cezanne.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_07-08_-_coroller.pdf

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/affretement.pdf>

Serge AZÉBAZÉ - Communication lors de la journée Ripert le 27 juin 2011 à Paris

<http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/13-98-omi.pdf>

Traité Général de Droit Maritime - Affrètements & Transports - Tome1 - René RODIERE

LAMY TRANSPORT – TOME 2

TRANSPORT ET AFFRETEMENT MARITIMES - Encyclopédie DELMAS pour la Vie des Affaires - 2^{ème} Edition