

INSSTITUT
INTERNATIONAL DES
ASSURANCES

CYCLE SUPERIEUR

7^e PROMOTION

1984 - 1986

B. P. 1575 Yaoundé

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

LE TRANSPORT CONTENEURISE ET L'ASSURANCE

Présenté Par : **MOUGNOL LAURENT**
En Vue de l'Obtention du Diplôme
d'Etudes Supérieures d'assurances

Sous la Direction de Mr. **Albert PAMSY**
Chef de service du contrôle des entreprises
d'assurances au Ministère des Finances Yaoundé

Juin 1986

D E D I C A C E

A ma Mère KIBONG MADELEINE

A la Famille EROUME BERNARD

A la Famille du feu MOUZOCK VITAL

A la Famille ASSAGA MEYING GABRIEL

A mes Enfants et à mon Epouse

Madame MOUGNOL VERA née, ABOUN GOUFAN VERONIQUE

enfin,

A toutes les Femmes et à tous les Hommes de Paix et
de bonne Volonté qui oeuvrent pour le devenir meilleur
de leurs semblables, je dédie ce modeste travail.

A V A N T - P R O P O S

La vie est une course de résistance en plusieurs étapes. A l'arrivée de celle-ci qui s'est avérée particulièrement difficile, je rends un vibrant hommage à Monsieur PAUL TIMOTHEE TSALA, Directeur Général de la Société Camerounaise d'Assurances (SOCAR), pour le ballon d'oxygène dont il m'a gratifié à un moment particulièrement indiqué du parcours.

Ma très profonde reconnaissance va également à Monsieur GABRIEL TAKAM dont le rôle de catalyseur tout au long de ma petite expérience professionnelle, s'est confirmé avec le choix de mon thème de mémoire. C'est en fait grâce aux encouragements soutenus par certains rapports de séminaire, que l'actuel Chef de Département de la branche maritime et transports à la SOCAR, m'a habilement amené à faire une étude sur le " LE TRANSPORT CONTENEURISE ET L'ASSURANCE " : un sujet à la fois intéressant et compliqué de par l'imprécision de ses contours.

En effet, le caractère international de l'assurance maritime lui confère une complexité particulière qui vient renforcer la liste des difficultés généralement reconnues à toutes les branches d'assurances. Sans désarmer, je me suis donc mis à la conquête du conteneur pour une meilleure adaptation du risque à la compensation. Mais alors, compte tenu de l'aspect récent du problème, je me suis heurté à l'absence de documentation en la matière ; c'est pourquoi les conclusions qui vont vous être livrées, loin d'être dénuées de tout bon sens, ne sont pourtant pas une panacée universelle.

Toutefois, pour y parvenir il m'a fallu le soutien de Monsieur ALBERT PAMSY, mon Directeur de Mémoire qui n'a présenté à aucun moment une lassitude dans la supervision de mon travail ; je loue solennellement sa très grande disponibilité et sa toute particulière sollicitude.

Je remercie par ailleurs Madame MINALI NGA FELICITE qui s'est chargée de la mise au net de ce document, sans oublier mes camarades de Promotion qui ont su garder pendant ces deux années de formation un climat de solidarité propice au travail.

Enfin, je souhaite que tous ceux qui ont contribué de quelque manière que ce soit à la réalisation de cette oeuvre vivent dans l'espoir que tôt ou tard, l'effort commun portera ses fruits.

DEDICACE

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION GENERALE

PREMIERE PARTIE : LE TRANSPORT CONTENEURISE DES ----- MARCHANDISES	5
<u>TITRE I</u> - LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU CONTENEUR	6
----- A/- Normes, Règlements et Homologations des conteneurs	7
B/- Différents types de conteneurs et leur classification	8
C/- Structures et principaux composants d'un conteneur - Marquage des conteneurs - Définitions relatives aux Masses	9
D/- L'empotage des conteneurs	10
 TITRE II - L'IMPACT DE LA CONTENEURISATION DANS LA ----- CHAINE LOGISTIQUE DU TRANSPORT MARITIME	12
A/- Les auxiliaires à l'opération de transport	12
B/- Les deux principaux intervenants : armateurs et chargeurs	13
C/- Bilan de la conteneurisation dans le transport des marchandises	15
 DEUXIEME PARTIE : LE CADRE JURIDIQUE DU TRANSPORT ----- MARITIME INTERNATIONAL : APPLICATION AU CONTENEUR	17
<u>TITRE I</u> - LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924	
----- A/- Champ d'application de la Convention de Bruxelles	18
B/- Le Contentieux des Compagnies de Navigation	18
C/- Les limitations légales de responsabilité	19
 TITRE II- UN EXEMPLE D'APPLICATION DE LA CONVENTION ----- DE BRUXELLES : LE CONNAISSEMENT	20
A/- Différentes fonctions du Connaissance	20
B/- Le Connaissance et la description des Marchandises	21
C/- Les différentes sortes de connaissance	22
D/- Le Connaissance direct et le connaissance Multimodal	22

TROISIEME PARTIE : L'ASSURANCE DES MARCHANDISES EN ----- CONTENEUR : QUELQUES SUGGESTIONS POUR L'AMELIORATION DU RISQUE	26
<u>TITRE I</u> - L'ASSURANCE DES CONTENEURS	27
----- A/- Critères d'appréciation du Risque conteneur	27
B/- Les garanties accordées	28
<u>TITRE II</u> - LA SOUSCRIPTION DES CONTRATS D'ASSURANCE ----- MARITIME SUR FACULTES	29
A/- La tarification	30
B/- Cas particulier des marchandises transportées en conteneur	31
<u>TITRE III</u> - LA GESTION DES SINISTRES DES MARCHANDISES ----- EN CONTENEUR	32
A/- Les avaries et manquants sur marchandises transportées en conteneur	33
B/- L'expertise des marchandises transportées en conteneur	33
C/- Recours sur marchandises en conteneur	35
<u>TITRE IV</u> - REMARQUES ET TENTATIVES DE SOLUTIONS POUR ----- L'AMELIORATION DES RISQUES DE LA CONTENEU- RISATION	39
A/- Au niveau des armateurs-chargeurs et assureurs	39
1.- l'armateur	39
2.- le chargeur	40
3.- l'assureur	41
B/- Au niveau des regroupements régionaux et sous-régionaux	43
1.- la conteneurisation des produits africains	43
2.- les pays enclavés et le transport conteneurisé de Bout en Bout	44
3.- l'actualisation des polices facultés	45
C O C L U S I O N G E N E R A L E	47

INTRODUCTION GENERALE

Le transport conteneurisé s'affirme progressivement au fil des jours comme le laisse entrevoir l'exploitation maritime des lignes africaines. Les ports de la Côte Ouest-Africaine et du Centre, sans avoir la prétention de concurrencer ceux des pays développés, contribuent également à la vulgarisation irréversible du conteneur dans le transport international.

Le conteneur est un mode de transport moderne. Son caractère standard, interchangeable et sa robustesse en font le commun dénominateur des transports de surface. Il passe du train au navire, du navire à la remorque routière en un minimum de temps grâce aux portiques et engins normalisés, spécialement conçus pour sa manutention.

Le conteneur permet une manutention rapide, une célérité dans la rotation des navires et une plus grande sécurité des marchandises contre les risques d'avaries et de manquants. Toutefois, il n'y a pas que des avantages liés à l'utilisation du conteneur ; en effet, hormis le fait qu'il exige une évolution constante de l'architecture navale, des infrastructures portuaires, des équipements et des techniques de manutention, le conteneur présente en plus, des risques d'une nature parfois particulière nécessitant entre autres solutions, des garanties en Assurance.

Toutes constatations faites, la fameuse " boîte " des armateurs bien qu'ayant conjuré un bon nombre de difficultés, n'est pas à l'abri des aléas habituels du voyage par mer, abstraction faite des risques propres à son exploitation ; aussi, les transporteurs, opérateurs et prestataires de services, pour se protéger des éventuelles pertes financières ont-ils recours à l'assurance, d'où le titre de notre mémoire : " LE TRANSPORT CONTENEURISE ET L'ASSURANCE ". Ce thème présente un intérêt certain à plus d'un titre :

1. L'ACQUISITION DES NAVIRES SPECIALISES PAR LES COMPAGNIES NATIONALES DE TRANSPORT MARITIME

En effet, l'apparition des navires porte-conteneurs sur les lignes desservant les côtes maritimes africaines a considérablement réduit les délais d'acheminement des marchandises transportées par mer.

A côté du navire à voile et du vieux Combo (cargo conventionnel) qui continuent à sillonner les mers, le roulier et le porte-conteneurs ont vite acquis une position dominante dans le trafic maritime mondial. Toutefois, malgré l'exigence des portiques et des grues plus performants que par le passé, le porte-conteneurs à tonnage égal coûte moins cher à l'achat que le roulier et consomme également moins de fuel que ce dernier à la même vitesse. C'est pourquoi les compagnies nationales africaines de transport, en plus des navires multipurpose (1) se sont dotées de porte-conteneurs. (Exemple : YAMOUSSOKRO pour la Côte d'Ivoire et CAM-IROKO pour le CAMEROUN).

2. L'ESSOR RAPIDE DU TRANSPORT CONTENEURISE EN AFRIQUE

Les principaux ports d'Afrique noire ont été équipés en conséquence de terminaux conteneurs (Abidjan - Dakar - Lagos - Douala - Libreville)." L'Etude du trafic conteneurisé dans le monde permet de constater l'importance et la stabilité du continent Américain, la progression de l'Asie et de l'Afrique. Si l'on raisonne non plus en pourcentage (part relative) mais sur une base indiciaire (celle de l'année 1978), l'accélération de la conteneurisation apparaît très clairement sur l'Afrique et l'Asie qui se situent à un taux plus élevé que celui de l'ensemble du monde ".(2)

(1) Multipurpose : navire transportant la marchandise générale en cale et des conteneurs en pontée.

(2) Etude réalisée en 1982 par la Marine Marchande Camerounaise.

TABLEAU DE REPARTITION ET EVOLUTION DES TRAFICS
DES MARCHANDISES EN CONTENEURS PAR CONTINENT (1)

Répartition en %	1978	1979	1980	1981	1982
Tonnages (1000 T)	7 540	8 872	10 294	12 481	11 889
EUROPE	28,1	25,1	24,4	23,8	21,6
AFRIQUE	20,1	20,8	23,1	25,1	24,1
AMERIQUE	27,2	27,9	23,9	25,8	27,8
ASIE	21,1	22,1	23,2	22,5	23,5
OCEANIE	3,5	4,1	3,8	2,8	3,0
MONDE	100	100	100	100	100
Evolution en indice 1978		1979	1980	1981	1982
Base 100 en 1978					
EUROPE	100	105,2	118,3	140,4	121,3
AFRIQUE	100	121,5	157,0	206,3	188,9
AMERIQUE	100	121,0	128,2	156,9	161,2
ASIE	100	123,4	150,3	177,0	176,0
OCEANIE	100	135,6	146,4	131,8	133,3
MONDE	100	117,7	136,6	165,5	157,7

3. L'ASSURANCE MARITIME ET LES PROBLEMES SPECIFIQUES A L'AFRIQUE

a) Les avantages liés à la conteneurisation sont tirés de l'expérience des pays développés auxquels le conteneur a rendu d'énormes services dans le transport des produits manufacturés. Cependant, il s'est révélé par la suite que la conteneurisation n'était pas adaptée aux produits africains. Aujourd'hui, cette adaptation technique du conteneur s'impose pour éviter que la " boîte " ne voyage pas vide dans le sens Sud/Nord.

b) Les principaux ports de la côte ouest africaine servent de relais pour les pays limitrophes enclavés. C'est le cas du port d'ABIDJAN (Côte d'Ivoire) pour le Burkina Faso, le Mali

(1) Source : la Marine marchande du CAMEROUN.

et le Niger avec par exemple en 1981, un transit de près de 500 000 tonnes de marchandises. C'est également le cas du port de Douala (Cameroun) qui sert de porte d'entrée au Tchad et à la République Centrafricaine, avec plus de 300 000 tonnes.

Les assureurs dans ces différents Etats doivent faire face pour les voyages préliminaires et complémentaires, aux risques de transport y afférents. Ce qui a pour conséquence, l'aggravation du taux des avaries et des vols consécutifs soit à des accidents caractérisés (d'ailleurs très fréquents), soit à des détournements, cambriolages et autres forfaits.

4. L'ASSURANCE TRANSPORT AUXILLIAIRE DU COMMERCE INTBRNAL

L'assurance maritime a toujours contribué depuis les temps très anciens, au développement du commerce international.

L'exécution du transport maritime sous connaissement se fait sous l'empire de la convention de Bruxelles de 1924. Cependant, qu'elles s'appliquent au transport terrestre international (Berne), Aérien (Varsovie) ou maritime, les conventions sont réputées protéger essentiellement les transporteurs (limitation de responsabilité). Le besoin de s'assurer dans l'aventure maritime est donc vivement ressenti par les autres partenaires dans leurs relations avec le transporteur.

Partant du constat selon lequel, le bilan de la conteneurisation est positif, surtout pour le transport de bout en bout, nous nous proposons de suggérer des éléments de réponse aux risques particuliers qui ont été relevés jusqu'à ce jour par l'expérience.

Après avoir présenté le conteneur, ses utilisateurs et le cadre juridique du transport maritime international, nous ferons l'inventaire des efforts d'adaptation de l'assurance au transport des marchandises en conteneur. Nous insisterons beaucoup plus sur les solutions pouvant permettre aux compagnies d'assurances de la Côte Ouest Africaine et du Centre, d'oeuvrer pour le développement de leurs Etats respectifs grâce à l'assurance des marchandises, car l'assurance du conteneur reste encore de la compétence des Compagnies d'assurances des pays développés.

1ERE PARTIE

LE TRANSPORT CONTENEURISE DES MARCHANDISES

L'essor du conteneur n'intéresse pas seulement le transport maritime mais aussi le trafic routier, ferroviaire et aérien ; le premier englobant généralement les autres puisque très souvent il y a pluralité des moyens de transport pour une même expédition.

Le conteneur n'est pas un emballage ; c'est un mode de transport multimodal ou intermodal, assimilé à tout moment à un élément de la chaîne de transport des marchandises. Aussi tient-il lieu de conditionnement, d'unité de manutention et d'auxiliaire de transport.

L'idée qui a prévalu à l'origine de la conteneurisation repose sur trois nécessités fondamentales :

a) Le souci pour les armateurs d'accélérer les cadences des opérations de manutention dans les ports et conséquemment, arriver à en minimiser les coûts qui représentent parfois le tiers de leurs charges d'exploitation.

b) La ferme volonté des armateurs et des chargeurs de réduire les avaries et les manquants par le biais d'un conditionnement beaucoup plus sécurisant des marchandises.

c) Enfin, pour les transports de bout en bout, réaliser le souhait des auxiliaires de transport d'éviter pendant les opérations, les ruptures de charge souvent à l'origine des détériorations entraînant des coûts élevés et pertes de la marchandise.

Le phénomène de rupture de charge précité est propre au transport conventionnel dans lequel la marchandise change obligatoirement de contenant à chaque fois qu'elle doit passer d'un mode de transport à un autre. Le transport conventionnel pénalise les transporteurs en ne permettant pas une grande rentabilité des investissements dont la rotation n'est malheureusement pas accélérée.

rée. Ainsi, compte tenu de ce qui précède et suivant le principe qui veut que : " un engin de transport ne rapporte de l'argent que lorsqu'il est en mouvement et qu'il en coûte quand il est immobile", il a fallu créer un ensemble " contenant + contenu ", qui soit considéré comme un tout et dont les éléments restent indissociables entre le point de départ et la destination finale.

Ce module, dénominateur commun de tous les modes de transport, est le conteneur conçu suivant les normes de l'organisation internationale de standardisation (ISO = International Organisation for Standardization).

Le conteneur * est un engin de transport

- a) ayant un caractère permanent et suffisamment résistant pour permettre un usage répété ;
- b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs moyens de transport ;
- c) muni de dispositifs le rendant facile à manipuler notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre ;
- d) conçu de façon à être facile à remplir et à vider ;
- e) ayant un volume intérieur d'au moins un mètre cube.

Pour mieux appréhender le conteneur, nous allons vous parler de ses caractéristiques techniques, des intervenants à la chaîne du transport maritime en général et du transport conteneurisé en particulier.

TITRE I.- LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU CONTENEUR

En septembre 1928, au Congrès Mondial de l'automobile , le conteneur est consacré comme moyen de coordination privilégié de la route et du rail.

En 1952, le transporteur Américain, le routier MALCOM MAC LEAN, désolidarise ses semi-remorques de leurs essieux ; il réalise l'ensemble " Contenant + Contenu " grâce à la caisse ainsi obtenue qui devient le module commun et nécessaire à tous les modes de transport.

Toutefois, la révolution du conteneur n'intervient totalement qu'à partir de 1961 après la définition de ses normes techniques par l'ISO d'une part, et d'autre part, en 1965 avec la construction des premiers navires porte-conteneurs respectant également les normes de l'International Standardization Organisation.

A.- NORMES . REGLEMENTATIONS ET HOMOLOGATIONS DES CONTENEURS

1. NORMALISATION ISO

Pour améliorer la productivité et la sécurité des transports, l'International Organisation for Standardization (ISO) a défini les normes de construction des conteneurs.

Les caractéristiques principales du conteneur résultent de l'application des normes relatives :

- aux dimensions extérieures concernant une largeur et une hauteur toujours identiques avec la longueur qui varie entre 3 valeurs : 40' - 30' 20'.
- à la résistance minimum du conteneur à des charges, aux contraintes dues à des mouvements en cours des transports et aux nécessités du gerbage (1)
- à l'équipement pour la manutention et le saisissage des conteneurs sur les moyens de transports (pièces en coins et points de saisissage)
- aux essais destinés à contrôler la résistance du conteneur et son étanchéité.

(1) Gerbage : mettre les conteneurs les uns sur les autres au niveau du terminal conteneurs dans chaque port.

2. REGLEMENTATION CSC (Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs).

Cette convention, élaborée par l'ONU (Organisation des Nations Unies) et l'OMI (Organisation Maritime Internationale) a pour objet d'assurer un maximum de sécurité à la vie humaine lors de la manutention du gerbage et du transport des conteneurs.

3. SCELLEMENT DOUANIER DES CONTENEURS

Chaque série de conteneurs fermés doit recevoir par certificat un agrément au scellement douanier.

4. HOMOLOGATION DES CONTENEURS

Chaque série de conteneurs doit être homologuée par un organisme agréé par les autorités administratives

5. QUELQUES ORGANISMES FRANCAIS COMPETENTS EN LA MATIERE DE CONTENEURS (Voir annexe)

B.- DIFFERENTS TYPES DE CONTENEURS ET LEUR CLASSIFICATION

Il existe deux types de conteneurs (1)

- l'un de 20 pieds et d'une masse brute maximale de 20 320 kgs
- l'autre de 40 pieds et d'une masse brute maximale de 30 480 kgs

1. Classification des Types de conteneurs

a) Conteneur pour usage général : On distingue dans cette classe les conteneurs qui ne sont pas spécialement conçus pour le transport d'une catégorie particulière de marchandise. Cette appellation concerne aussi ceux qui sont construits dans le but de faciliter le chargement ou le déchargement par les portes d'extrémité ; ce sont :

- le conteneur à toit ouvert
- le conteneur plate forme

(1) 20' et 40' (20 pieds et 40 pieds) : le pied est une unité de mesure anglaise retenue par l'ISO pour définir les différentes classes de conteneurs par leur longueur

1 pied = 12 inches : 0,3048 m
1m = 3 , ieds, 3 inches 3/8 = 3,281

b) Conteneurs à usage spécifique: Ce sont des conteneurs conçus essentiellement pour le transport des catégories particulières de marchandises.

- conteneur thermique : Ses parois sont isolées de façon à diminuer les transferts de chaleur - on retrouve dans cette catégorie, l'isotherme, le réfrigéré (à réfrigérant renouvelable et le réfrigéré mécaniquement).
- conteneur citerne : Il est composé de deux éléments de base : l'ossature et la citerne conformes aux spécifications de l'ISO.
- Conteneur pour marchandises solides en VRAC : Il est destiné au transport de marchandises en VRAC sans emballage et comprend une structure appropriée pour contenir des marchandises telles que les voitures.

C. STRUCTURES ET PRINCIPAUX COMPOSANTS D'UN CONTENEUR - MARQUAGE DES CONTENEURS - DEFINITIONS RELATIVES AUX MASSES,

1. Structure (voir schéma C7 en annexe document CGM)
2. Marquage des conteneurs (Document C11 CGM - voir en annexe 3)

Sur chaque conteneur doivent figurer les inscriptions suivantes :

- Code du propriétaire : Il se compose de 4 lettres majuscules de l'alphabet.

- Numéro de série : Il se compose de 6 chiffres arabes. Si le nombre des chiffres significatifs n'atteint pas 6, ils doivent être précédés de un ou plusieurs " 0 " de façon à obtenir un total de 6 chiffres.

- Chiffre d'autocontrôle : Il fournit un moyen de vérifier l'exactitude du code du propriétaire et du numéro de série.

- Code pays : Ce code composé de 2 ou 3 lettres majuscules de l'alphabet correspond au pays ou le code du propriétaire est enregistré, sous réserve que cet enregistrement soit effectué conformément aux réglementations fiscales et douanières nationales en vigueur.

- Code ISO : Ce code se compose de 4 chiffres indiquant les caractéristiques principales des conteneurs (dimensions et types).

3. Définitions relatives aux Masses

- Masse brute : Elle correspond à la masse maximale autorisée en service du conteneur et de son chargement selon les normes ISO. La masse brute maximale, indiquée sur le conteneur doit être respectée.

- La Tare : C'est la masse du conteneur à vide. La tare affichée est une tare moyenne, la tare réelle pouvant varier d'environ plus ou moins 50 kgs par rapport à la tare moyenne affichée.

D. L'EMPOTAGE DES CONTENEURS

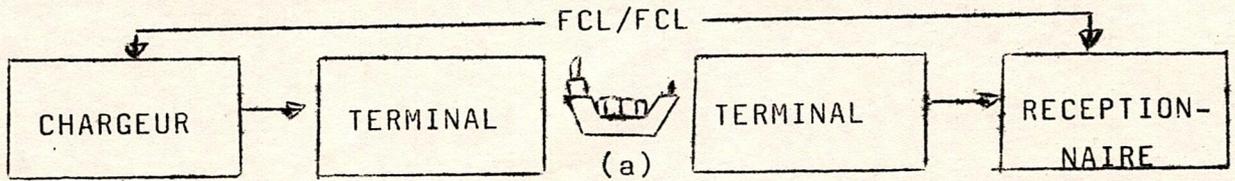
1. L'empotage : C'est la mise en conteneur des marchandises dont le corrolaire est le groupage défini comme, l'empotage par le transitaire des petits lots de marchandises émanant d'expéditions différentes mais appelées à voyager sur un même navire. La fonction d'empotage et de groupage a entraîné inversement celle de dépotage et de dégroupage.

La qualité d'un empotage est essentielle pour que les marchandises parviennent en bon état à destination. Le manque de soin apporté à cette opération peut avoir des conséquences d'une gravité sans rapport avec la négligence ou la faute commise : (avaries pouvant atteindre à la fois les marchandises dans le conteneur, le conteneur lui-même, les accidents de personnes et voire les accidents de navigation.

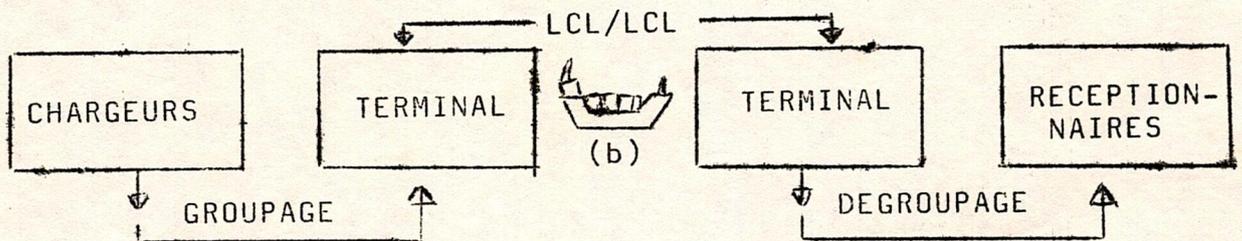
Un bon empotage doit tenir compte dans tous les cas de la nature exacte des marchandises, des réglementations, des caracté-

ristiques du conteneur et des règles de l'art de la profession. L'emportage peut obéir aux quatre régimes de transports ci-dessous indiqués :

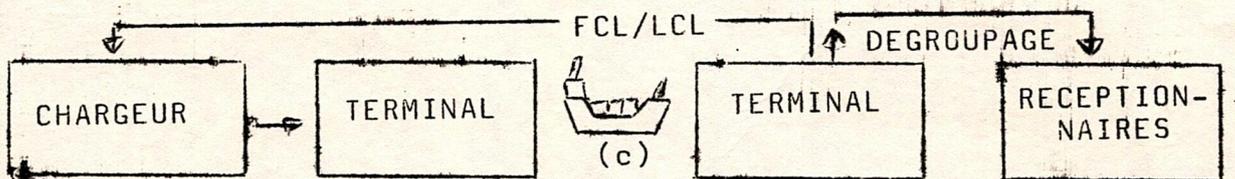
2. LES Différents régimes de transport des marchandises en Conteneur



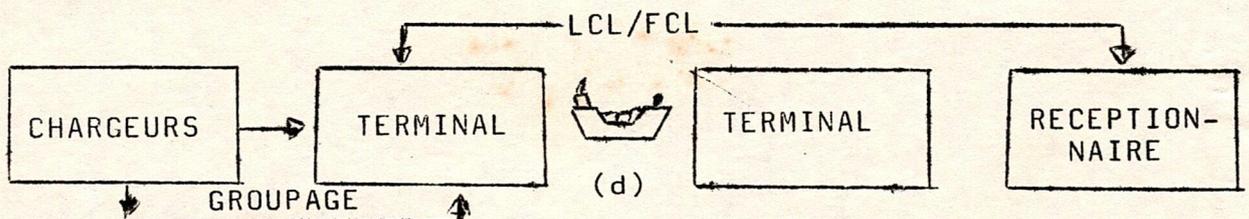
a) La marchandise est empotée par le chargeur dans le conteneur qui est ensuite scellé. Celui-ci sera directement livré au client réceptionnaire outre-mer sans être ouvert à moins de vérification douanière. (conteneur de bout en bout ou House to House - FCL. Full container load : conteneur complet)



b) les marchandises sont livrées à quai au centre de groupage. Elles sont conteneurisées à destination du même port où elles seront mises à la disposition des différents réceptionnaires (conteneurs quai à quai - LCL = less than container load)



c) Plusieurs lots de marchandises appartenant à différents réceptionnaires d'une même destination sont empotées par le chargeur. Celui-ci envoie le conteneur au port d'embarquement où le transporteur se charge de l'acheminer jusqu'au port de débarquement où se fera le dégroupage avant la remise des différents lots aux différents propriétaires.



d) un réceptionnaire qui attend des livraisons d'origines diverses peut demander à ses fournisseurs de les livrer au même centre de groupage ou elles seront empotées - Après transport elles lui seront livrées à domicile.

TITRE II. L'IMPACT DE LA CONTENEURISATION DANS LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU TRANSPORT MARITIME.

L'exécution du transport maritime nécessite du matériel et des hommes ; le matériel le plus important étant le navire. Pour le transport maritime des marchandises en conteneur on distingue :

- les navires porte-conteneurs cellulaires intégraux (1)
- les navires RO/RO (2) porte-conteneurs
- les autres navires mixtes.

S'agissant des hommes, deux grands groupes peuvent être relevés : les auxiliaires à l'opération de transport d'une part et d'autre part les principaux intervenants, l'armateur et le chargeur.

A. LES AUXILLIAIRES A L'OPERATION DE TRANSPORT

L'industrie du transport maritime met en jeu plusieurs fonctions intermédiaires exercées parfois dans un cadre professionnel, spécifique. Eu égard au chevauchement dont ces fonctions font l'objet, nous nous limiterons à la présentation de certaines d'entre elles :

1. L'acconier : Il peut, en plus de la tâche de pure manutention s'occuper d'opérations juridiques de réception, de reconnaissance de garde et de délivrance qui sont des services supplémentaires.

2. l'entrepreneur de manutention : Il est chargé de toutes les opérations d'embarquement et de débarquement y compris celles de mise et de reprise sous hangard et sur terre-plein, qui en sont le préalable et la suite nécessaire. Il est appelé " Stevedore " dans les ports du Nord.

L'entrepreneur de manutention peut travailler pour le compte du transporteur ou de l'ayant-droit à la marchandise , aussi

(1) voir illustration des navires en Annexe 4

(2) équivalent du mot français Roulier = Roll on / Roll of

opère-t-il souvent comme consignataire du navire (1) ou consignataire de la cargaison.

3. Le Transitaire : C'est le mandataire d'un chargeur qui exécute les instructions données pour l'accomplissement d'une partie ou de la totalité du voyage et des formalités y afférentes.

4. Le Commissionnaire de transport : Il a la responsabilité de l'organisation du transport ou de l'une de ses parties au lieu et place du chargeur auquel il se substitue. Aussi, traite-t-il en son nom propre notamment avec les transporteurs maritimes, routiers, ferroviaires et autres auxiliaires de transport.

B. LES DEUX PRINCIPAUX INTERVENANTS : ARMATEUR ET CHARGEUR

L'expansion du transport conteneurisé et l'importance des capitaux rentrant en ligne de compte dans les différentes phases de sa réalisation ont contribué à un regroupement des fonctions ci-dessus, entre les mains des grandes ou moyennes entreprises.

1. LE TRANSPORTEUR ET/OU L'ARMATEUR

Dans l'aventure maritime, le transporteur est celui qui assume la responsabilité des transports effectués. Le Propriétaire du navire, l'armateur et le transporteur peuvent être une seule et même personne. Toutefois, l'armateur est celui qui arme un navire en lui fournissant vivres, combustible, capitaine, équipage etc..., en bref, tout ce qui est nécessaire à la navigation maritime, alors que le propriétaire est celui à qui appartient le navire.

Un propriétaire peut louer son navire à un affrêteur qui prend soin de l'armer pour en devenir l'armateur. Mieux encore si ce dernier exploite le navire au transport des marchandises, il peut éventuellement se faire appeler le transporteur.

Il peut enfin arriver que l'armateur-affrêteur, frête à son tour le navire ; par conséquent, un tiers l'exploitera comme transporteur. Dans cette hypothèse, il y aura pour un même navire,

(1) Le consignataire du navire est le représentant commercial d'une Compagnie Maritime.

un propriétaire distinct de l'armateur lui-même distinct du transporteur.

Ainsi donc le transporteur exploite le navire pour acheminer les marchandises d'un port à un autre contre paiement d'un prix appelé frêt. Il doit s'exécuter avec célérité en apportant beaucoup de soins aux marchandises pour lesquelles il a obligation de livraison aux destinataires et/ou réceptionnaires dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.(1)

2. LE CHARGEUR

C'est un usager du transport maritime. Il y a deux catégories de chargeur :

a) le chargeur des transports effectués sous charte-partie; c'est-à-dire celui qui a à expédier des cargaisons homogènes et assez volumineuses (pétrole, charbon, minerais, gaz liquéfié etc...) et exige un navire entier très souvent spécialisé (vracquier) pour effectuer ses transports.

b) Le chargeur des transports effectués sous connaissement : c'est-à-dire celui qui n'a à faire embarquer que des cargaisons non homogènes, de moindre importance et n'occupant qu'un espace restreint dans le navire.

Le chargeur a un triple rôle :

- préparer la marchandise (production de la marchandise et emballage maritime approprié)
- chercher le navire. Dans le cas du transport sous connaissement le chargeur s'adresse soit à un transitaire, soit à un consignataire du navire. Dans le cas contraire, il consulte le courtier d'affrètement (2)

(1) Cette définition du transporteur a été extraite du Lamy Transport Transport Tome 2 - 1985

(2) Le courtier d'affrètement maritime s'occupe principalement de négocier les contrats d'affrètement, d'achat, de vente, de construction des navires et de tout le matériel flottant.

C. BILAN DE LA CONTENEURISATION DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le conteneur a entraîné des mutations et des bouleversements de structure à plusieurs niveaux :

- a) Changement de la physionomie des infrastructures portuaires et leurs hinterland (construction d'un terminal conteneurs et acquisition de portiques et engins normalisés dans la plupart des ports).
- b) Des investissements financiers dans l'achat des portes-conteneurs et la constitution d'un parc conteneurs au détriment des navires conventionnels
- c) Réduction de la main d'oeuvre qui a gagné cependant en qualification, la gestion des ports ayant été informatisée dans certains pays.

Le conteneur conçu dans le but d'alléger les coûts de manutention et de favoriser une rotation plus rapide des navires pour des besoins de rentabilité, a contraint les chargeurs et les armateurs à beaucoup plus de vigilance dans l'exécution de leur travail.

1. Au niveau des chargeurs. Les services techniques des chargeurs doivent pour éviter les avaries dues à la conteneurisation, respecter à la lettre les modalités appropriées mises au point en matière de compartimentage, de calage souple des objets transportés et leur blocage à l'intérieur du conteneur. Pour ce faire, l'une des mutations caractéristiques du développement de la conteneurisation a été la naissance de la fonction d'empotage.

La responsabilité d'un empotage défectueux est supportée en première ligne par ceux qui empotent à savoir : le chargeur d'un conteneur FCL (Full Container Load) en cas de transport de bout en bout et le groupeur s'il y a LCL (less than container load).

2. Au niveau des armateurs. Ils se trouvent confrontés à une multitude de risques dont les principaux sont regroupés en deux catégories.

- a) ceux qui contraignent l'armateur à opérer des contrôles particuliers sur la conformité du conteneur aux normes de

l'ISO, les règles de sécurité, la protection à la corrosion, le choix du conteneur en fonction du trafic et la bonne adaptation à la marchandise.

b) ceux contre lesquels il est désarmé =

- le mauvais arrimage de la marchandise à l'intérieur de la boîte qui peut provoquer des avaries au conteneur, au contenu, aux engins de manutention et à l'environnement du conteneur.

- la Surcharge. Lorsque le conteneur est plombé, il est difficile de vérifier le poids total du contenant et celui du contenu.

- le mauvais état de la marchandise transportée en conteneur frigorifique au moment de l'emportage (les poissons mal congelés avant embarquement peuvent arriver à destination avariés).

- la non déclaration des marchandises dangereuses à la douane

- l'interdiction de débarquer certaines marchandises dangereuses du fait de la réglementation draconienne de certains ports.

Ainsi donc, à tous les niveaux de la chaîne logistique du transport international en général et du transport conteneurisé en particulier, il faut reconnaître que la tâche des différents intervenants n'est pas du tout aisée.

Puisque les systèmes de prévention s'avèrent parfois inopérants face à certains risques aléatoires qui s'imposent aussi bien aux armateurs qu'aux chargeurs, ceux-ci se voient obligés de penser à l'assurance pour un minimum de sécurité toujours nécessaire dans toute activité économique.

L'Apport de l'assurance que nous verrons dans la 3ème partie de notre étude aurait été insuffisant pour rendre seul, l'opération maritime rentable, si un cadre juridique conséquent n'avait pas été conçu en vue de défendre les intérêts respectifs " des aventuriers de la mer ".

XX

XX XX

XY

LE CADRE JURIDIQUE DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL : APPLICATION AU CONTENEUR.

La pratique des échanges internationaux fait usage d'un certain nombre de documents parmi lesquels, le connaissement et la convention de 1924.

- le connaissement est le contrat de transport maritime ; son équivalent est soit la lettre de transport aérien, soit la lettre de voiture en transport terrestre.

- La convention internationale de Bruxelles du 25 Août 1924, complétée et amendée par le protocole de Bruxelles de 1968 est le texte légal qui codifie l'exécution du transport des marchandises par mer et détermine l'étendue de la responsabilité du transporteur maritime.

Avant de parler en détails de ces documents, disons que la convention de Bruxelles de 1924 précise en son article premier, qu'elle s'applique uniquement : " au contrat de transport par connaissement où tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer " ; cette remarque s'oppose au contrat d'affrètement par charte partie, régi lui, par les clauses librement négociées entre frêteurs et affrêteurs. En plus la même convention exclut les transports en pontée de son champ d'application ; ceci permet une exonération de responsabilité du transporteur si ce genre de chargement est effectué avec l'accord explicite ou implicite du chargeur qui n'aura plus pour seul recours, qu'une assurance conséquente devant couvrir le risque d'enlèvement par la mer.

Mais avec le développement de la conteneurisation, les risques inhérents au chargement en pontée se trouvent considérablement réduits par l'équipement des navires spécialisés munis de dispositifs appropriés ; aussi l'inadéquation actuelle de la convention de 1924 commence à se faire sentir. Toutefois, elle reste jusqu'à nouvel ordre, le texte légal de référence en matière de transport maritime.

TITRE I : LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924

L'application de la convention de 1924 est subordonnée à deux conditions :

- a) la première : le connaissement doit être émis dans un pays signataire de la convention ;
- b) la deuxième : le transport doit présenter un caractère international.

L'impact de la clause " Paramount " ou la clause suprême dans l'application de la convention de Bruxelles est non négligeable; en effet, la clause paramount est d'une façon générale, celle qui définit dans le connaissement, la loi à laquelle le contrat de transport maritime doit être soumis. Elle peut par exemple renvoyer à la convention de Bruxelles de 1924, ce qui aura pour effet d'imposer l'application des règles de la convention même par les tribunaux des pays qui n'y ont pas adhérés.

A. CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION DE BRUXELLES

Elle couvre les opérations de transport par mer allant du chargement des marchandises à bord du navire et jusqu'à leur déchargement au port de destination.

A cet effet, il est nécessaire de savoir à qui incombent les risques du séjour à quai encourus par les marchandises, avant leur prise en charge juridique par le transporteur ou après leur mise à quai au port de déchargement, mais avant livraison au destinataire. Une approche de réponse a été donnée par le législateur Français dans sa loi du 18 juin 1966 (article 57) par un renvoi à un texte légal du port où opère l'entrepreneur ; c'est dire que cette solution relève du droit national de chaque pays. Cependant la loi précitée à titre d'ex^emple a résolu le problème à son niveau en mettant les marchandises sous la responsabilité du transporteur, depuis la prise en charge par celui-ci jusqu'à la livraison.

B. LE CONTENTIEUX DES COMPAGNIES DE NAVIGATION

Il est constitué en grande partie par les litiges nés des réclamations pour " avaries ou manquants dont la marchandise transportée est l'objet ". Selon le principe, " le transporteur est en

faute dès lors qu'il y a avaries ou manquants sur la marchandise à moins qu'il ne prouve que le dommage ne lui est pas imputable ou qu'il est dû à la force majeure ou à l'un des cas d'exonération limitativement prévus ".

Cependant ne perdons pas de vue que la convention de Bruxelles de 1924 est à cheval entre les intérêts des armateurs qu'il ne fallait pas accabler d'une trop lourde responsabilité, et ceux du commerce international exigeant qu'un minimum de soins fut accordé aux marchandises transportées. La législation internationale en la matière, est donc parvenue à établir grâce au compromis qui s'est dégagé de la convention de Bruxelles, un système de responsabilité intermédiaire entre la faute et la présomption.

La responsabilité du transporteur, en dehors des exceptions discutées telles la faute nautique du Capitaine, du Pilote ou des préposés nautiques, n'est pas retenue si le chargeur fait sciemment dans le connaissement une fausse déclaration portant sur la nature ou la valeur des marchandises. Cette exonération joue un rôle capital dans le transport des marchandises en conteneur, le transporteur se trouvant parfois dans l'impossibilité de vérifier le contenu de ceux-ci.

C. LES LIMITATIONS LEGALES DE RESPONSABILITE

Comme les autres transporteurs terrestres ou aériens, le transporteur maritime bénéficie traditionnellement d'une limitation de responsabilité qui a été fixée dans la convention de Bruxelles à 100 livres Sterlings en valeur OR par colis ou unité(1) sauf déclaration de valeur inscrite au connaissement.

La convention a également prévu que chaque état adhérent avait la possibilité de convertir en sa monnaie légale de paiement la limitation en valeur OR. Pour ce faire, la République Fédérale d'Allemagne avait fixé la contre valeur des 100 livres Sterlings OR à 1 250 D.M., aux Etats-Unis d'Amérique un tribunal de New-York appliquera pour cette limitation un montant équivalent à US \$ 500 par colis ou unité, ce qui a fait jurisprudence. Au Cameroun l'ordonnance n° 62-OF/30 du 31 mars 1962 portant code de la marine

(1) Le conteneur ne sera traité comme unité de chargement pour le calcul de limitation que si le détail des colis contenus n'est pas mentionné sur le titre de transport.

marchande camerounaise a limité la responsabilité du transporteur maritime de cet Etat à 100 000 FCFA par colis ou unité ; quant à la France, le décret du 23 mars 1967 avait fixé cette limitation à 2 000 FF par colis ou unité.

Toutefois depuis le protocole de Bruxelles 1968, il est maintenant admis qu'en l'absence de déclaration de valeur inscrite au connaissement, la responsabilité du transporteur est limitée pour pertes ou dommages à 10 000 "francs Poincaré" par colis ou Unité soit 30 " francs poincaré par kilogramme brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Compte tenu du poids d'or présumé être contenu dans le " franc Poincaré ". Ces montants correspondent par exemple pour la France qui a ratifié le protocole, à environ 3 700 FF par colis ou unité et 11 FF par kilogramme.

Terminons ce point en disant que le transporteur maritime bien que profitant de nombreuses échappatoires que lui procurent les conventions ne peut bénéficier de la limitation en cas de dol (tromperie volontaire), de déclaration de valeur insérée dans le connaissement et en cas de faute inexcusable du transporteur ou de ses préposés.

TITRE II. UN EXEMPLE D'APPLICATION DE LA CONVENTION DE BRUXELLES : LE CONNAISSEMENT.

Le connaissement joue un rôle très important dans les relations entre vendeur et acheteur en matière de commerce international. C'est la preuve du contrat de transport en vertu duquel un transporteur ou une personne autorisée à cet effet, reconnaît avoir reçu à bord d'un navire, une marchandise qu'il s'engage à transporter d'un port à un autre moyennant paiement d'un prix dénommé fret.

A. DIFFERENTES FONCTIONS DU CONNAISSEMENT

Il peut revêtir 3 fonctions :

a) C'est un reçu de la marchandise remise pour être chargée (reçu pour embarquement) ou de la marchandise effectivement chargée à bord du navire désigné (connaissement embarqué).

b) C'est la preuve écrite du contrat de transport, qui détermine les obligations respectives des parties et les conditions.

c) C'est enfin le titre représentatif de la marchandise ; il permet au détenteur d'en disposer en endossant et en transmettant le connaissement, et au réceptionnaire d'en prendre livraison à destination.

B. LE CONNAISSEMENT ET LA DESCRIPTION DES MARCHANDISES

Le connaissement doit être une représentation exacte des marchandises remises au transporteur, et toute description volontairement fautive doit être sanctionnée. En raison de la nécessité de faciliter le commerce international et de ses fonctions propres, le connaissement requiert des mentions obligatoires qui sont les suivantes :

a) les marques principales nécessaires et suffisantes pour l'identification des marchandises

b) les éléments propres à fixer l'importance du changement : nombre de colis ou de pièces, quantité ou poids

c) l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Le transporteur peut refuser d'inscrire au connaissement les mentions visées en a et b ci-dessus, s'il a de sérieuses raisons de douter de l'exactitude des déclarations du chargeur ou s'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler. Les marchandises groupées dans les conteneurs remplis, fermés et scellés par les soins du chargeur, justifient l'emploi de cette disposition légale, puisque le transporteur ou ses agents n'auront pas la possibilité d'ouvrir les conteneurs et d'inventorier leur contenu bien que celui-ci soit spécifié sur le connaissement. Le chargeur est donc garant à l'égard du transporteur de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise.

En pareil cas, si le capitaine du navire a des doutes sérieux sur l'exactitude des déclarations du chargeur, il sera en droit de porter des réserves qualitatives et quantitatives ; celles-ci sont très souvent difficilement admises par les chargeurs soucieux d'éviter tout ce qui peut nuire à la négociabilité du connaissement. Aussi délivrent-ils une lettre de garantie au transporteur pour obtenir un connaissement net ou " CLEAN " qui leur évite des réserves même parfois justifiées. Cette pratique des

lettres de garanties peut-être sanctionnée de deux manières :

- les lettres sont nulles et sans effet pour les tiers ; mais ces derniers peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

- la réserve, objet de la lettre de garantie, concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement ; alors il sera responsable sans limitation pour les conséquences dommageables de ce même défaut.

d) les autres mentions concernent le nom du navire, le port de chargement et celui de déchargement et enfin les noms du chargeur et du transporteur.

C. LES DIFFERENTES SORTES DE CONNAISSEMENT

on distingue :

a) Le connaissement à personne dénommé ou nominatif lorsque le destinataire est nommément désigné ; dans ce cas les marchandises ne peuvent être délivrées qu'à la personne mentionnée au connaissement.

b) le connaissement à ordre : c'est la forme la plus usitée. Il est très souvent établi à l'ordre d'une Banque (vente documentaire).

c) le connaissement au porteur : Il se transmet par remise du titre de la main à la main ; celui qui le présente a droit à la marchandise et conséquemment, il n'est entouré d'aucune garantie contre les risques de vol.

D. CONNAISSEMENT DIRECT ET CONNAISSEMENT DE TRANSPORT MULTIMODAL

En dehors du connaissement de Port à port qui couvre un parcours maritime direct ou avec escales intermédiaires mais sans transbordement d'un navire sur un autre, la pratique connaît également le connaissement direct encore appelé " THROUGH BILL OF LADING ".

) le connaissement direct. "C'est celui que le transporteur ou son agent au port d'embarquement émet pour un parcours que son navire n'effectue souvent pas entièrement et qui exige pour

être accompli un ou plusieurs transbordements sur des navires appartenant à d'autres transporteurs ". (1)

En principe, le connaissement direct devrait soumettre les transporteurs maritimes successifs à une responsabilité solidaire face au porteur de celui-ci ; malheureusement, la pratique veut que l'émetteur du connaissement direct n'accepte la responsabilité du transport recouvrant plusieurs phases maritimes successives, que pour la partie qu'il effectue lui-même et par ses propres moyens. En effet, il se considère comme le mandataire ou l'agent du chargeur quand il conclut avec les co-transporteurs les pré ou post-transports qu'il n'effectue pas lui-même.

Il se pose donc, compte tenu de ce qui précède, le problème de la responsabilité effective du véritable auteur des dommages, lorsque ceux-ci sont survenus hors de la période contractuellement prise en charge par l'émetteur du connaissement direct.

Aussi, pour faire face aux incertitudes résultant de ce cloisonnement de responsabilité quant aux recours contre les premiers tiers responsables et ceci particulièrement dans le cadre des transports par conteneurs, les armateurs ont pensé au connaissement de transport combiné ou document de transport Multimodal.

2) Le document de transport Multimodal : Il couvre plusieurs modes de transport (routier, ferroviaire, aérien, maritime) selon le cas ; alors que le connaissement direct ne régit qu'une relation de transport maritime, le document de transport Multimodal couvre une responsabilité unique d'émetteur, c'est-à-dire de bout en bout et ceci selon des modalités conventionnellement établies. Les clauses contenues dans ce document contribuent à faire de son émetteur le seul responsable devant les chargeurs en cas de recours.

L'émetteur du connaissement combiné s'appelle l'entrepreneur de transport maritime (ETM) ou " OPERATOR ". En général, il est responsable de bout en bout du transport. Cependant, selon la localisation éventuelle de la perte ou du dommage, il n'aimerait pas que sa responsabilité puisse aller au dessus de celle qui incomberait au co-transporteur maritime, terrestre ou aérien ayant exécuté la phase litigieuse du transport.

(1) Définition de LEON LAVERGNE "les transports par mer" Paris 1975

Ainsi d'après la convention internationale de mai 1980 à Genève, élaborée par le CNUCED (1) et non encore ratifiée, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal repose sur les deux idées maîtresses ci-dessous.

- Lorsque le lieu de la survenance des pertes ou dommages n'est pas établi, la responsabilité de l'ETM est plus ou moins basée sur celle définie par la convention de Bruxelles de 1924.

- Lorsque le lieu de survenance des pertes ou dommages est connu, la responsabilité de l'ETM est réputée régie par les lois nationales ou conventions internationales obligatoirement applicables à la partie du transport considérée. Cependant, dans un pays donné s'il n'y a pas de loi nationale, ni de convention internationale applicable, la responsabilité de l'ETM sera déterminée d'après les dispositions de la convention de Bruxelles de 1924.

Il se dégage des remarques ci-dessus, beaucoup de similitudes entre le régime juridique de l'ETM et celui du commissionnaire du transport. En effet, la responsabilité composite du premier trouve son fondement dans les principes qui ont quelque chose de commun avec les articles 97 et suivants du code de commerce français traitant de la commission de transport ; aussi, nous relevons l'inadéquation des vieux textes du code précité, au développement de la conteneurisation, notamment en son article 103, qui accable les transporteurs terrestres d'une très lourde responsabilité à moins de preuve de la cause extérieure. Evidemment, c'est le drame pour ceux-ci en cas de dommages importants, puisqu'ils sont en général des P.M.E. (2) sans grands moyens financiers. Cependant, il faut reconnaître que le régime juridique du connaissance de transport multimodal tel que ci-dessus expliqué, est favorable au développement du conteneur qui a pour ambition le transport de bout en bout excluant toute rupture de charge.

Enfin, si les conventions ne donnent pas grande satisfaction au règlement des litiges nés du transport conventionnel, leur inadaptation à la conteneurisation, qui a fait naître des problèmes juridiques plus complexes, est certaine.

(1) CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

(2) P.M.E. = Petites et Moyennes Entreprises.

A la suite de ces quelques exemples, on peut conclure à souhait que l'unification du droit maritime est loin d'être achevée. C'est ainsi que les règles de la Haye, amendées en 1968, ont été remplacées par une nouvelle convention internationale dénommée règles de HAMBOURG de 1978 et dont l'entrée en vigueur attend toujours la ratification par au moins 20 états adhérents. Dans le même ordre d'idée, la CNUCED a également élaboré une convention internationale pour un régime de responsabilité uniforme, adaptée au transport multimodal qui malheureusement reste encore en veilleuse.

L'étude juridique du transport maritime international met en relief les besoins d'assurance des autres partenaires à cause des limitations multiples de responsabilité en faveur du transporteur. On se rend compte que les réclamations ne donnent parfois droit qu'à des possibilités théoriques de recours sans conséquence pratique ; ce qui justifie pour les chargeurs la nécessité de recourir à l'assurance.

En effet, les compagnies d'assurances permettent non seulement la protection du patrimoine en cas de sinistre couvert, mais encore, elles tiennent lieu d'assureurs conseils pour une meilleure gestion financière des entreprises. Nous allons donc aborder la troisième partie de notre étude afin de mieux étayer nos propos dans le cadre des marchandises en conteneur et leur assurance.

XX
XX XX
XX XX
XX

3

3^e PARTIE L'ASSURANCE DES MARCHANDISES EN CONTENEUR : QUELQUES SUGGESTIONS POUR L'AMÉLIORATION DU RISQUE.

Le rôle principal de l'assurance maritime et transports est de garantir les événements aléatoires dont la survenance en cours de transport maritime, terrestre ou aérien, peut compromettre la situation financière de ceux qui investissent des capitaux, parfois très importants dans l'activité commerciale internationale.

L'assurance maritime a été pendant très longtemps, la seule forme d'assurances connue. En effet, c'est depuis le Moyen-âge que le premier texte a été élaboré et mis en place par les CATALANS sous le titre de " CONSULAT DE LA MER DE BABYLONE " ; il s'agissait d'une véritable charte de l'assurance maritime, composée de 150 articles et appliquée dans tous les ports avec lesquels la CATALOGNE faisait son commerce. C'est alors que nous pouvons citer chronologiquement :

- l'Edit de Rouen datant de 1556 encore appelé le " GUIDON DE LA MER " et qui a fonctionné jusqu'en 1687 ; c'était un recueil de coutumes et de règles applicables en Assurance maritime en France.
- Ensuite ce fut l'ordonnance de la marine de COLBERT reprise plus tard dans le code de commerce.
- De nos jours enfin, nous avons à la base de l'assurance maritime des polices facultés et corps qui sont une application du code de commerce français.

Peu après, lorsque les autres moyens de transports terrestres, fluviaux et aériens, se sont développés, l'assurance maritime les a tout naturellement englobés, et ceci pour deux raisons :

- la plus grande partie des importations et exportations se font par voie maritime ;
- les règles et principes de l'assurance maritime régissent

l'ensemble d'un transport combiné dès lors qu'un trajet aussi petit soit-il est effectué par mer, alors que les autres le sont par fleuve, terre ou air.

On utilise donc indifféremment les termes assurance maritime ou assurance transports pour désigner la même chose.

Pour revenir à notre principal propos, disons que l'assurance des risques du transport conteneurisé regroupe trois volets : l'assurance des conteneurs, l'assurance des responsabilités encourues par les prestataires de services et exploitants des conteneurs, enfin l'assurance des marchandises conteneurisées.

TITRE I. L'ASSURANCE DES CONTENEURS

Lorsqu'à partir de 1970, le conteneur s'affirme dans le transport maritime, la première préoccupation des assureurs est de déterminer la nature du risque conteneur.. Après maintes tribulations, le conteneur a été assimilé à une marchandise et relève donc de l'assurance des facultés par opposition à l'assurance corps (1)

A. CRITERES D'APPRECIATION DU RISQUE CONTENEUR

Si le développement de la conteneurisation a fait naître une nouvelle forme d'assurances, celle-ci s'est révélée en revanche difficile à maîtriser pour les assureurs. En effet, des problèmes tout à fait particuliers se posent à l'assurance des conteneurs au niveau des critères à retenir pour une tarification judicieuse.

1°) Tout d'abord la matière assurable : elle est beaucoup plus complexe qu'on le croit ; l'assuré pouvant être un loueur de conteneurs, un locataire ou un propriétaire de conteneurs qui les utilise lui même en sa qualité d'armateur ou de chargeur.

Facultés = cargaison, marchandise en assurance maritime
Corps = Navire, aéronef en assurance transport.

Techniquement les conteneurs se présentent de diverses manières. (voir différentes sortes de conteneurs - 1ère partie).

2°) Les lignes sur lesquels ils sont utilisés, modifient le risque : variation de température, risques de tempête différents suivant les zones géographiques de navigation et surtout les équipements de certains ports des pays sous-développés. La fréquence des utilisateurs compte également ainsi que le coût des réparations qui varie selon les pays. Ainsi, l'assureur a de la peine à avoir des précisions sur toutes ces données pourtant nécessaires à une tarification objective du risque.

Enfin, le vieillissement des flottes de conteneurs aggrave le risque et les assureurs pensent déjà à des surprises d'âges pour l'assurance du conteneur.

B. LES GARANTIES ACCORDEES

Dans l'assurance des conteneurs, il y a parmi les garanties accordées : la "Tous risques" qui s'apparente à un contrat d'entretien et l'assurance des pertes totales et d'avaries communes. Les armateurs forts du soutien de leur Mutuelle P and I (Protection and Indemnity club) ne consentent à s'assurer que contre les risques majeurs de perte totale ou d'avarie commune, afin de contourner la cherté de la "Tous Risques".

Quant aux loueurs, ils attendent des assureurs une couverture très étendue de tous les aléas de leur profession et même de certains risques non aléatoires comme l'usure ou la détérioration des conteneurs.

L'assurance des conteneurs n'étant encore qu'au stade des balbutiements, chaque assureur a ses propres clauses, mais il faut dire que les compagnies d'assurances ne font guère de profits financiers avec ce nouveau risque qui est d'ailleurs d'une très grande sinistralité.

Nous n'insisterons pas plus sur l'assurance des conteneurs qui ne se pratique pour l'heure que dans les pays

développés (exemple de la France) ; Il en est de même de l'assurance de responsabilité des utilisateurs des conteneurs, regroupant leurs responsabilités vis à vis des marchandises transportées et celle à l'égard des tiers du fait de l'utilisation du conteneur.

Quant à l'assurance des marchandises en conteneur , nous allons dans les lignes qui vont suivre décrire ses méthodes de souscription, de gestion des sinistres et des possibilités d'amélioration des résultats, tout en proposant des éléments de réponse susceptibles de résoudre les problèmes qui compromettent le développement de la conteneurisation, surtout dans les pays de la Côte Ouest-Africaine et du Centre.

TITRE II. LA SOUSCRIPTION DES CONTRATS D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS

En France, l'assurance maritime sur facultés fait référence à deux types de conditions générales : une police pour la garantie " TOUS RISQUES " et une autre pour le " FAP SAUF " afin d'éviter toute équivoque sur le choix du Mode d'assurance.

Quant aux pays de la CICA comprenant la majeure partie des états de la Côte Ouest Africaine et du Centre, les principaux modes d'assurances sont également la " TOUS RISQUES " et le " FAP SAUF " ; mais cette fois, selon un seul type de conditions générales : celles de l'imprimé du 17 Août 1944, modifiée le 1er janvier 1947 et le 1er juillet 1960. On constate qu'il n'y a pas eu un suivi strict de l'évolution dans ce domaine.

L'adaptation de l'assurance maritime sur facultés aux besoins propres de l'assuré, peut-être réalisée non seulement par le mode d'assurance choisi, mais aussi par le choix entre 4 sortes de polices.

- la police au voyage
- la police à alimenter
- la police d'abonnement ou flottante
- la police Tiers chargeur.

Pour souscrire l'une des polices précitées, le commerçant ou l'industriel doit fournir à l'assureur plusieurs renseignements afin de lui permettre de tarifier le risque.

A. LA TARIFICATION

En automobile, les tableaux à lecture directe ainsi que les techniques codifiées en incendie permettent à tout un chacun, une fois initié, de tarifier un risque. Il n'en n'est pas de même en assurance des facultés maritimes où les taux applicables à la valeur d'assurance sont déterminés de cas en cas par des spécialistes de la branche. Ceux-ci se fient beaucoup plus à leur intime conviction et plus particulièrement à l'expérience du passé. En effet, il est possible de faire une analogie entre les conditions d'un risque donné, et celles d'un ou plusieurs contrats en portefeuille, couvrant le risque de même nature, pour lequel les taux appliqués et les statistiques sont connus.

Aussi les critères d'appréciation susceptibles d'influencer la tarification d'un risque seront les suivants :

1. La liberté du tarif
2. La garantie sollicitée par le client

S'il s'agit de la garantie " Fap Sauf ", il faudra tenir compte de deux éléments uniquement : le navire et le voyage. En effet, cette garantie ne couvre que les événements majeurs limitativement énumérés aux conditions générales et sur lesquels le navire et le voyage peuvent avoir une influence certaine.

En cas de la garantie " Tous risques ", il ya contrainte pour les assureurs de couvrir des risques supplémentaires difficiles à apprécier sur le plan technique : c'est à ce niveau qu'il convient de faire appel à l'expérience du passé.

3. La description des marchandises

La marchandise peut être en vrac, à nu ou emballée ;

elle peut également être solide, liquide, fragile ou susceptible de réactions en cas de variations de température etc... Enfin, il faudrait déterminer aussi sa qualité, son poids, son volume et surtout sa valeur exacte.

4. La nature du conditionnement.

La nature de l'emballage devrait tenir compte des possibilités de résistance aux manutentions. Il faudrait distinguer dans certains cas, le conditionnement individuel (cartons, caisses, fûts, sacs) du conditionnement collectif (pallettes, conteneurs...) et mieux encore du conditionnement spécial (cas des transports à température dirigée).

5. Le voyage assuré.

Voyages préliminaires complémentaires, transbordements éventuels, ports de départ et d'arrivée, circonstances ayant pour effet de prolonger le voyage au-delà de la durée normale.

6. Le navire transporteur.

Vérification de la classification de celui-ci (si ligne régulière ou pas) et possibilités d'application des surprimes d'âge, de pavillon et de tonnage.

7. Les données commerciales.

On se réfère ici d'une part à l'importance de l'affaire à garantir sur le plan du chiffre d'affaires espéré et la situation du client au sein de la société d'assurances et d'autre part, on considère l'influence de la concurrence, les possibilités de coassurance et de réassurance pouvant intervenir pour la couverture du risque.

B. CAS PARTICULIER DES MARCHANDISES TRANSPORTEES EN CONTENEUR

La conteneurisation a apporté des éléments nouveaux, qui rendent difficile l'appréciation des risques à leur juste valeur ; on peut citer :

- l'absence de statistique portant sur un nombre suffisant d'années.
- l'inadaptation des techniques et du matériel de manutention utilisés (ports africains surtout)
- le manque d'infrastructures routières appropriées pour le pré ou post acheminement des conteneurs dans les pays enclavés, entraînant des taux de prime élevés

- la connaissance rapide par les valeurs des systèmes de sécurité du conteneur: ceux-ci en effet, quand ils ne font pas disparaître les conteneurs des quais et des entrepôts, les pillent tout simplement car ils sont passés maîtres dans l'art d'ouvrir les boîtes en laissant les plombs intacts.

- compte tenu de la rapidité qu'exige actuellement l'organisation du transport combiné, l'assureur peut se retrouver en train de contracter, sans avoir toutes les informations nécessaires à l'évaluation du risque réellement couru. L'ignorance du nom du navire, le manque de précision sur le chargement en pontée ou en cale ou l'inadaptation du type de conteneur sont autant d'éléments qui peuvent aggraver un risque.

Toutefois, malgré cette énumération qui n'est d'ailleurs pas exhaustive, il convient de noter que la conteneurisation des marchandises constitue une sécurité supplémentaire et les assureurs consentent pour leur couverture des taux de prime largement inférieurs à ceux appliqués en conventionnel surtout pour les conteneurs de bout en bout. Ces réductions pouvant parfois atteindre 40 % du taux de base retenu en conventionnel comme le montre le tableau en annexe 5.

La tarification ayant pour but de trouver un juste prix pour faire face au sinistre qui est la réalisation d'un événement prévu au contrat, nous allons parler dans le titre suivant des problèmes posés par la gestion des sinistres portant sur les marchandises en conteneur.

TITRE III. LA GESTION DES SINISTRES DES MARCHANDISES EN CONTENEUR

Le conteneur a diminué sensiblement les pertes dues aux petits vols. Il permet la récupération des marchandises échappées des sacs ou des emballages déchirés, et supprime les avaries liées à la contamination ainsi que celles survenant habituellement en cours de manutention, si l'arrimage (1) intérieur est bien fait.

Cependant, il reste tout de même à la charge de l'assureur, des avaries et des manquants au titre de la garantie accordée par

(1) arrimage : répartition du poids des marchandises à l'intérieur du conteneur.

l'assureur des marchandises conteneurisées. Pour lui permettre d'en assurer une meilleure indemnisation, il faut le concours d'un expert. De même, il devra penser au recours à exercer après règlement du sinistre au cas où la responsabilité d'un tiers parfois difficile à déterminer serait retenue.

A. LES AVARIES ET MANQUANTS SUR MARCHANDISES TRANSPORTEES EN CONTENEUR

En dehors des événements majeurs, tels que les avaries communes, la perte totale, l'incendie, l'abordage, l'échouement du navire etc..., les risques les plus importants à l'origine des avaries et manquants en transport conteneurisé des marchandises sont les suivants :

- les vols, surtout lors des phases pré et post maritimes du transport.
- l'enlèvement par la mer d'un conteneur chargé sur le pont
- la condensation de vapeur d'eau à l'intérieur du conteneur
- la mouille consécutive à une fuite dans la toiture du conteneur
- l'emballage insuffisant de la marchandise à l'intérieur du conteneur ou son mauvais arrimage
- l'inadaptation du conteneur au transport de certains produits fragiles tels que les verres à vitre
- les dérèglements de température dans le conteneur frigorifique.

Pour le règlement des sinistres découlant des risques précités, l'assureur procède à l'étude du dossier complet avant d'allouer (tout en respectant le principe indemnitaire) une indemnité à l'assuré s'il juge la réclamation recevable. Dans le cas contraire, le dossier est purement et simplement rejeté. Mais, il faut dire que la décision de règlement ou de rejet du dossier est très souvent dictée par les conclusions du rapport d'expertise.

B. L'EXPERTISE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES EN CONTENEUR

L'opportunité d'une expertise en transport conteneurisé des marchandises, vient confirmer la place déjà conquise en transport conventionnel par cette profession dans l'assurance.

Le rapport d'expertise détermine en effet les causes probables des avaries et des manquants avant de les inventorier qualitativement et quantitativement.

Il est parfois le lien nécessaire entre l'assureur et l'assuré, pour un règlement rapide et sans problème des sinistres. L'assuré qui s'adresse à un autre expert que celui désigné dans la police d'assurance diminue ou compromet totalement les chances d'aboutissement de sa réclamation.

En plus des renseignements généraux habituellement donnés dans le rapport d'expertise maritime, il faudrait pour les marchandises conteneurisées d'autres précisions parmi lesquelles (1) :

1. " le nom du dernier transporteur, point de départ nécessaire à la détermination du tiers responsable ;
2. le voyage du conteneur en précisant en particulier la date et l'heure du départ de la boîte du port de déchargement et la date et l'heure d'arrivée du conteneur chez le réceptionnaire ;
3. la situation du conteneur au moment de l'expertise : scellé, ouvert, en cours de dépotage, entièrement dépoté ;
4. le numéro de scellé et sa confirmité avec celui indiqué sur le manifeste, connaissement ou tout document qui accompagne la marchandise ;
5. les caractéristiques du conteneur (son numéro et son immatriculation), et en fonction de l'avarie, son état extérieur et intérieur, l'étanchéité, le groupe frigorifique et le disque de contrôle ;
6. enfin, les appréciations relatives à la nature de l'emballage et son adaptation au transport ; les indications sur le plan d'arrimage à l'intérieur du conteneur et l'endroit où se trouvaient les marchandises endommagées ; et si possible faire des photographies de la marchandise saine, de la marchandise endommagée et des avaries relevées sur le conteneur ".

L'expert doit faire preuve de perspicacité dans le cadre de son travail. Il est donc de son devoir de toujours rappeler à

(1) extrait de la note technique sur l'expertise des marchandises transportées en conteneur - Document du CCAMF.

l'assuré l'inopposabilité au tiers responsable d'une expertise non contradictoire. En effet, l'une des obligations de l'assuré est de préserver l'éventuel recours de l'assureur en cas de dommages aux marchandises assurées contre l'auteur responsable desdits dommages.

C. LES POSSIBILITES DE RECOURS SUR LES MARCHANDISES TRANSPORTEES EN CONTENEUR

En dehors des cas de vols, le problème de l'aboutissement des recours des marchandises en conteneur reste l'une des principales préoccupations des assureurs transports.

Le développement du transport conteneurisé de bout en bout a eu pour revers, la dilution des responsabilités au niveau de chaque intervenant à la chaîne logistique du transport international. Ce problème est d'un intérêt certain quand on pense que la prime de la police facultés est très faible parce que calculée d'après le coût net de la garantie selon les paramètres spécifiques de tarification, réduction faite des recouvrements habituellement obtenus au titre des recours exercés par les assureurs.

L'action récursoire de l'assureur, trouve son fondement dans la subrogation légale qui lui donne tous les droits de l'assuré contre le tiers responsable, à concurrence de l'indemnité versée.

Comme nous l'avons vu dans la 2e partie de ce développement, les transporteurs bénéficient des limitations de responsabilités que leur confèrent les conventions internationales ; ce qui a eu pour conséquence directe, l'institution de fait de certains usages appliqués surtout dans les rapports entre assureurs et transporteurs maritimes. En bref, les premiers ont réussi à s'accomoder non sans peine d'ailleurs, aux réactions parfois fantaisistes des seconds.

Avec l'apparition du transport conteneurisé des marchandises, ces rapports se sont compliqués. Les différents régimes de transport (FCL/FCL, LCL/LCL, FCL/LCL, LCL/FCL (1) sont à l'origine de la situation actuelle dans laquelle il est matériellement difficile de désigner en cas d'avaries et ou manquants, le véritable responsable.

Pour les différents régimes de transport voir en première partie l'empotage des conteneurs (caractéristiques du conteneur).

Pour étayer ces propos, nous retenons l'exemple des marchandises en conteneur Quai à Quai et Magasin-Quai d'une part, et celui des marchandises en conteneur de bout en bout et en conteneur Quai-Magasin d'autre part.

1. Recours sur conteneur Quai à Quai (LCL/LCL) et Magasin à Quai (FCL/LCL).

1er cas : Conteneur dépoté au port sans plombs d'origine.

- Si avaries et manquants, les réserves successives pourraient permettre de déterminer les responsabilités. Les chances de succès du recours sont importantes pour ce cas de figure à cause des raisons suivantes :

a) la responsabilité du transporteur ou celle d'un auxiliaire de transport compte tenu de l'état différentiel, peut être engagée sur la base du certificat de dépotage et de la lettre de réserves.

b) la responsabilité du transitaire par la suite, pourrait être retenue s'il y a une différence entre les dommages du bordereau de transit et ceux consignés au certificat de dépotage. Par contre, s'il n'y a pas de certificat de dépotage, ni de lettre de réserves, les avaries et manquants au bordereau de livraison sont entièrement réclamés au service conteneur du transitaire à qui incombe la responsabilité de cette omission volontaire ou involontaire.

2e cas : Plombs d'origine intacts, dépotage par le dégroupoir qui constate les avaries et manquants.

a) Pour les avaries, il y a lieu de faire intervenir un expert qui pourrait avec beaucoup de recherches, réussir à déceler les causes des avaries et conséquemment, déterminer le potentiel responsable. L'avantage est que l'expertise peut se faire immédiatement dans l'enceinte du port de manière contradictoire, c'est-à-dire en présence des différentes parties intéressées. Toutefois, le succès de cette démarche ne garantit pas obligatoirement celui du recours de l'assureur.

(1) Pour les différents régimes de transport, voir en première partie l'emportage des conteneurs (Caractéristiques du conteneur).

b) quant aux manquants, il y a deux hypothèses : la première retient la mauvaise foi du fournisseur ou de l'emporteur au point extrême du départ, la seconde suppose un vol par des spécialistes en cours de transport. Dans tous les deux cas, il y a de très faibles chances pour l'assureur de voir aboutir son recours contre le chargeur (transitaire empoteur), à qui il a été adressé au préalable une lettre de réserves par le dégroupieur.

2. Recours sur conteneur de Bout en bout (FCL/FCL) et conteneur Quai-Magasin (LCL/FCL)

1er cas : Plombs d'origine sautés et ou remplacés selon les réserves au stade purement maritime du transport.

Si le transporteur maritime se rend compte que les plombs d'origine n'existent plus, il peut les remplacer pour empêcher qu'on ne pille le conteneur, ou bien pour diminuer la gravité des dommages. Dans tous les cas, s'il est constaté à l'arrivée des avaries ou manquants, l'assureur se retourne contre le transporteur sans problème.

2e cas : Conteneur arrivé à destination avec plombs du chargeur intacts.

- Si avaries, il est difficile d'établir la part de responsabilité de chaque intervenant. La spécificité des conteneurs de Bout en bout étant de faire face, en plus du trajet maritime, aux voyages préliminaire et complémentaire par route ou par rail ; il faudrait donc ici déterminer à quel stade du parcours il y a eu sinistre : opération difficile qui compromet l'aboutissement d'un éventuel recours.

Toutefois, les causes à l'origine des avaries dans les ports africains, reposent essentiellement sur l'arrimage défectueux, la manutention par un personnel et un matériel non spécialisés, la nature même de certaines marchandises qui supportent mal le voyage. (c'est le cas des marchandises fragiles tels que les sanitaires et les verres à vitre, avec le risque de casse important).

En plus de tous ces aléas, il faut dire que l'expertise se fait très souvent de manière unilatérale (car le transporteur même informé ne se fait pas représenter) en un point intérieur du pays de destination et ou hors délais. Cette expertise n'apporte

donc pas un soutien au recours de l'assureur, qui ne peut aboutir qu'en cas de faute prouvée de l'un des intervenants à l'opération de transport, en l'occurrence le transporteur.

- Si manquants, la tendance voulait qu'on parle d'erreur ou d'omission volontaire du chargeur ; le risque n'ayant donc pas couru, puisque inexistant lors du transport, l'assureur ne prend pas en charge ce genre de sinistre tant bien au niveau du règlement que du recours.

Cette attitude de l'assureur a été longtemps encouragée par les systèmes de fermeture et de plombage tellement efficaces, qu'un conteneur, plombé au départ, et présenté plombé à l'arrivée, dégageait toute responsabilité du transporteur en cas de manquants.

Au fil des jours, l'expérience aidant, les contestations se sont élevées contre cette théorie qui ne peut plus être acceptée sans réserve. En effet, chacun sait que le progrès des uns appelle celui de des autres ; les spécialistes du vol perfectionnent leur technique proportionnellement aux efforts des transporteurs et chargeurs qui luttent courageusement contre ce risque (vol). Ainsi l'intégrité des plombs à l'arrivée ne peut que s'interpréter comme une présomption et non comme une preuve d'inviolabilité du conteneur. C'est surtout à ce niveau que l'assureur a besoin d'une collaboration efficiente de l'expert afin de mieux prendre position sur la recevabilité de la réclamation de son assuré.

Au regard de ce qui précède, et compte tenu de l'environnement et des progrès technologiques, on pourrait multiplier, des cas de figure qui rendent de plus en plus difficile la résolution des problèmes de responsabilité inhérente au transport des marchandises en conteneur, si bien que l'opportunité d'un texte international en la matière s'avère urgent et nécessaire.

Toutefois, en attendant, disons que le contrat d'assurance maritime se veut un contrat de gestion. Pour ce faire, les taux de primes sont révisés soit à la baisse soit à la hausse selon que les résultats statistiques sont positifs ou négatifs. Aussi, faudrait-il d'ores et déjà penser à réduire les risques précités qui tendent à neutraliser les effets positifs de la conteneurisation, par une prévention beaucoup plus poussée ainsi que par des actions de nature à résoudre certains problèmes qui malheureusement ne relèvent pas toujours de la seule volonté des assureurs.

TITRE IV. REMARQUES ET TENTATIVES DE SOLUTIONS POUR L'AMELIORATION DES RISQUES DE LA CONTENEURISATION.

Tout au long de notre étude, nous avons très souvent, de manière ponctuelle et brève, donné des éléments de réponse à certaines difficultés plus ou moins importantes liées à la conteneurisation.

Au cours des développements suivants, nous nous proposons d'énumérer ou alors de préciser quelques suggestions, allant dans le sens de la prévention des risques ou l'adaptation des techniques et usages en matière de conteneurisation et qui sont susceptibles de ralentir ou d'empêcher la dégradation des risques de transport des marchandises en conteneur.

Ces suggestions peuvent se situer à deux niveaux :

au niveau des armateurs, chargeurs et assureurs d'une part et à celui des regroupements régionaux ou sous régionaux par grands centres d'intérêts d'autre part, en vue d'une action concertée qui pourrait répondre à des situations telles que :

- la conteneurisation des produits africains ;
- les pays enclavés de la Côte Ouest Africaine et du Centre, confrontés au transport conteneurisé de bout en bout.
- la refonte des conditions générales des polices facultés pour leur adaptation aux besoins de la clientèle.

A. AU NIVEAU DES ARMATEURS - CHARGEURS ET ASSUREURS

L'assurance maritime est une assurance de choses qui respecte le principe indemnitaire. Aussi, chaque destinataire préfère plutôt la bonne arrivée de ses marchandises que d'avoir à se faire indemniser par une compagnie d'assurance. On assiste à tous les niveaux à un effort de conservation du patrimoine des uns et des autres.

1. L'ARMATEUR

Pour diminuer les risques d'avaries, l'armateur doit :

- a) vérifier la conformité de la boîte aux normes ISO (International Standardization Organisation) et respecter les règles de sécurité.

- b) examiner l'étanchéité et la protection à la corrosion du conteneur.
- c) choisir le conteneur en fonction du trafic et de sa bonne adaptation à la marchandise.
- d) mettre à la disposition des chargeurs autant que faire se peut des navires spécialisés (porte-conteneurs).

2. LE CHARGEUR

Afin de réduire l'importance des avaries pendant le transport, le chargeur doit apporter un grand soin à l'empotage :

- a) procéder à un bon compartimentage pour éviter les chocs
- b) utiliser des emballages résistants, des cartons palletisés dans le conteneur pour les produits fragiles.
- c) penser au calage souple des objets transportés, à l'arrimage et à leur blocage à l'intérieur du conteneur
- d) utiliser les plombs personnalisés.

Sur le plan juridique, une initiative (1) récente et intéressante a consisté d'avoir les preuves préétablies des conditions du chargement par un reportage photographique du conteneur au départ. Ce reportage est fixé à l'intérieur de la "boîte" pour servir éventuellement en cas de contestations à l'arrivée.

L'assurance peut être considérée comme un simple transfert de risques de l'assuré vers l'assureur. Ainsi donc le fait de s'assurer est la meilleure forme de prévention dans le but de réduire l'impact du risque sur le patrimoine. Le besoin de recourir à l'assurance est en conséquence primordial pour les chargeurs, transporteurs transitaires, commissionnaires de transports et autres, qui sont exposés dans le cadre du commerce international aux aléas du transport. Aussi s'assureront-ils soit auprès des compagnies classiques d'assurances, soit auprès des mutuelles spécialisées telles que les P & I CLUBS (2).

(1) initiative retenue lors de la table ronde sur " la conteneurisation et l'assurance " au port autonome du HAVRE en mai 1982.

3. L'ASSUREUR

X L'assureur qui se substitue à l'assuré par le biais du transfert des responsabilités constaté dans le cadre d'un contrat d'assurance, peut également courir un risque d'une gravité exceptionnelle : c'est celui de ne pouvoir honorer ses engagements dans l'avenir. En effet l'assureur qui prend en charge un ensemble de risques doit opérer au sein de la mutualité qu'il gère, une compensation qui devrait rester le plus près possible des prévisions statistiques. Pour ce faire, il s'efforcera toujours afin d'éviter des débours anormalement élevés, nombreux et incontrôlés, de développer une maîtrise des risques à la souscription et une gestion saine et rapide en cas de sinistres.

Les procédés habituels de souscription exigent entre autres précautions, la sélection avant acceptation et parfois l'application des franchises pour éliminer les nombreux petits sinistres entraînant d'importants frais de gestion.

L'assureur maritime doit présenter aux assurés l'impact des sinistres dus à la négligence et à l'absence de précaution en matière de conteneurisation des denrées périssables et du matériel fragile, tels les appareils audio-visuels, mobilier, sanitaire, électro-ménager etc... L'assuré doit être conscient que la conséquence immédiate du laisser-aller est la révalorisation de son contrat. Afin d'éviter des déconvenues, les assurés devraient sélectionner leurs partenaires pour l'acheminement des marchandises sans trop de dommages.

Il y a aussi pour défendre les intérêts de l'assureur, le commissaire d'avarie et l'expert technique. Si ces auxiliaires s'acquittent correctement de leur tâche, ils peuvent également réduire la sinistralité des marchandises en conteneur. Grâce à la vigilance de certains d'entre eux, des cas de fraudes ont souvent été découverts ; Il peut être cité à titre d'exemple le cas des bandes organisées qui ouvrent les conteneurs, extraient une partie du contenu et les scellent à nouveau sans aucune trace extérieure de leur intervention.

Les comportements souvent malheureux des experts des pays en voie de développement constituent hélas un frein à l'amélioration des risques de la conteneurisation en particulier, et ceux du transport en général. Les assureurs des Etats Africains devraient donc pour

rendre leurs experts suffisamment coopératifs, sévir par des sanctions qui inhiberaient toute velléité malhonnête de leur mandataire en cas de commission.

Par ailleurs, les assureurs peuvent jouer un rôle de prévention sur le plan de l'emballage de l'arrimage et de la surveillance contre les vols par le biais des experts.

En cas de sinistres en effet, ceux-ci peuvent lors des expertises, prodiguer des conseils aux chargeurs et propriétaires des marchandises sur l'emballage, le mode de transport approprié, les mesures de sauvetage pour réduire l'ampleur d'un sinistre et celles de conservation du recours contre le tiers responsable.

Pour aboutir à un contrôle judicieux de leur rendement, on tiendra pour chaque expert une fiche d'observations qui permettra de juger au bout d'une période déterminée, de l'opportunité de maintenir sa collaboration. Mieux encore, on pourrait arriver à la confection au niveau national, d'une liste noire des mauvais experts, ce qui poussera sûrement à une moralisation de cette profession, aujourd'hui indispensable à l'assurance.

L'assurance maritime exige aussi de ses agents, une solide formation professionnelle et une grande culture. Cette exigence s'accroît avec le transport conteneurisé où les recours adressés aux compagnies de navigation nécessitent non seulement une grande vigilance de la part des DISPACHEURS, mais aussi une bonne imprégnation des problèmes juridiques du transport international, en plus d'une connaissance sans faille du rôle que joue chaque intervenant à la chaîne de transport.

Tout comme le personnel des assurances, le besoin de formation et d'information doit être satisfait au niveau de tous ceux qui sont intéressés de manière active au commerce international, y compris l'administration douanière et les autorités portuaires.

Des séminaires organisés dans ce sens pour l'intérêt commun, peuvent améliorer grâce à une prise de conscience générale, la connaissance des vicissitudes du transport maritime parmi lesquels les risques de la conteneurisation.

B. AU NIVEAU DES REGROUPEMENTS REGIONAUX OU SOUS REGIONAUX

La nécessité des regroupements pour les pays sous développés en général et les états africains en particulier, demeure l'une des solutions permettant de résoudre les problèmes auxquels ils sont confrontés dans le commerce international.

1. LA CONTENEURISATION DES PRODUITS AFRICAINS

Le déséquilibre commercial dans les rapports Europe/Afrique en matière de transport conteneurisé a été à l'origine du symposium d'Abidjan sur la conteneurisation. Les différents participants ont été unanimes pendant les travaux sur la nécessaire adaptation du conteneur aux produits africains (cacao, coton, caoutchouc etc...) en vue d'une rentabilisation des rapports commerciaux dans le sens SUD/NORD.

Pour les assurances, la conteneurisation des produits africains permettra une compensation plus aisée de l'ensemble des risques assurés.

En effet, le sens NORD/SUD représente plus de risques que celui SUD/NORD qui bénéficie de l'avancée technologique au niveau des infrastructures portuaires européens et surtout du peu d'attrait au vol exercé par les produits de base exportés de l'Afrique ; mieux encore, le conteneur réduit les risques de perte de poids, de souillure et de coulage des sacs. Un équilibre entre les importations et les exportations du fait de la conteneurisation permettrait aux Compagnies d'assurances africaines si les opérateurs économiques achètent FOB (1) et vendent CAF (2), de procéder à une meilleure compensation des risques.

Les achats FOB et les ventes CAF donnent aux assurés la possibilité d'avoir des rapports étroits avec les assureurs locaux, qui peuvent ainsi mieux jouer leur rôle de conseils dans le cadre de la prévention des risques ; ils permettent également de conserver la prime dans le territoire national d'une part et d'autre part, de réduire dans le cas particulier du conteneur les pertes dues aux produits manufacturés à l'importation, par les gains enregistrés dans la gestion des exportations.

FOB = Free on board (FRANCO BORD)

CAF = Coût-Assurance - Frêt.

Toutefois, pour ne pas aller plus vite que la technologie, précisons que la conteneurisation des produits africains est confrontée au problème de condensation (suintement) dû aux différences considérables de température entre les ports d'embarquement du Sud et ceux de débarquement du Nord.

2. LES PAYS ENCLAVES ET LE TRANSPORT CONTENEURISE DE BOUT EN BOUT

Les pays enclavés sont tributaires des états côtiers. Dans le cas de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, l'épanouissement d'un transport de bout en bout y est comprimé par les multiples contrôles, les barrières douanières, les retards dans la transmission des documents etc... Il en résulte une lenteur dans la rotation des boîtes ainsi qu'une augmentation des risques d'avaries et de vol.

L'exemple du coton illustre très bien les remarques soulevées en (1) et (2) :

Il s'agit d'un produit idéal dont la conteneurisation intéresse au premier plan les assureurs de la Côte Ouest africaine et du Centre compte tenu de l'importance de son tonnage à l'exportation!

Environ 10 000 conteneurs transitent par Abidjan, totalisant 95 000 tonnes soit 450 000 balles de coton en provenance de la Côte d'Ivoire et de deux pays enclavés (le Mali et le Burkina FASO).

Une situation analogue existe aux ports de Dakar, Douala et Pointe Noire qui servent respectivement de transit pour le coton du Mali, du Tchad et de Centrafrique.

Malheureusement, les conteneurs utilisés en Afrique ne sont pas appropriés à l'emportage du coton. Les voyages de Bout en Bout ne sont pas possibles, les " Boîtes " étant dépotées au port de destination pour contrôle du produit.

La différence d'utilisation des conteneurs avec les deux autres grands producteurs du coton (les Etats-Unis et l'Union Soviétique) se situe au niveau de l'Hinterland (1) pour les premiers et du Système MAFI ou BOLSTER (2) utilisé par les seconds.

(1) Hinterland = arrière pays

(2) BOLSTER = conteneur spécialisé de 40 pieds.

L'utilisation du conteneur dans l'hinterland demande des moyens appropriés nécessitant de très lourds investissements : routes, surfaces de stockages, terminaux, engins de levage, matériels de transport et matériels pour empotage et dépotage rapides des marchandises.

Les pays enclavés devraient tendre la main à leurs voisins qui donnent sur la mer, pour la construction des grands axes routiers afin d'améliorer le trafic allant des ports vers l'intérieur. La réalisation de tels projets serait un avantage pour les transporteurs terrestres et leurs assurances.

En outre les assureurs de ces mêmes pays enclavés devraient penser à travailler en coassurance avec leurs confrères des côtes. Les intérêts des assureurs étant liés dans ce cadre, les ruptures de charge accidentelles des marchandises en transit vers l'intérieur pourraient ainsi bénéficier des conditions de souscriptions raisonnables et adaptées au risque, en plus de l'intervention des experts et même des agents des compagnies côtières délégués à cet effet.

Enfin, la réorganisation des systèmes douanier et administratif s'adaptant au conteneur s'impose, et principalement dans les pays enclavés. Pour ce faire la seule recommandation est le dialogue nécessaire avec les autorités douanières pour une simplification des procédures actuelles, qui sont un frein à l'acheminement plus rapide des conteneurs.

3. L'ACTUALISATION DES POLICES FACULTES

La conférence internationale des contrôles d'assurances (CICA), devrait se pencher, au niveau des pays qu'elle couvre, sur l'actualisation des conditions générales des polices d'assurances maritimes dont l'imprimé facultés en priorité.

En effet, on retrouve parmi les 12 pays membres de cette organisation sept qui ont un port : SENEGAL, COTE D'IVOIRE, TOGO, BENIN, CAMEROUN, CONGO, GABON ; et les cinq autres en l'occurrence le MALI, le NIGER, le BURKINA FASO, la REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE et le TCHAD sont des pays enclavés. Tous ces états font partie des regroupements régionaux ou sous régionaux, dans diverses autres activités. Aussi pensons-nous que la création d'un comité

central des assureurs maritimes et transport au niveau des Pays membres de la CICA, serait une très heureuse initiative pour la promotion des Assurances Transports en Afrique. Ce comité constituerait à coup sûr un milieu privilégié de concertation pour résoudre les problèmes d'assurances maritimes que pose l'évolution permanente des données du transport international.

Avant de passer à la conclusion générale, précisons une fois de plus que nous avons tenté dans le TITRE IV de la 3e partie, de résoudre les problèmes intéressants uniquement l'assurance des marchandises en conteneur ; le cas de l'assurance du conteneur proprement dit ayant été exclu de notre champ d'action compte tenu du simple fait que les compagnies d'assurances africaines ne s'intéressent pas beaucoup à ce risque.

XX
X XX
XX
XXX

CONCLUSION GENERALE

Nous voici au terme de notre mémoire. Tout au long de son développement deux mots sont revenus plusieurs fois à notre esprit : " ADAPTATION et CONCERTATION ". Ce leitmotiv ne signifie pas que la situation en transport conteneurisé des marchandises est alarmante, mais veut tout simplement mettre en pratique le vieil adage qui dit : " Prévenir vaut mieux que guérir ".

X Nous avons en effet constaté que l'expansion du transport conteneurisé est irréversible aussi bien pour les armateurs, que pour les autres intéressés au transport maritime. Il devient donc de plus en plus indispensable de s'adapter à cette boîte qui est rentrée dans les mœurs.

Les armateurs qui exploitent de nos jours des navires spécialisés pour une meilleure rentabilité, face aux difficultés découlant de la conteneurisation, ont tenté d'introduire en 1968 dans l'activité commerciale " le CONNAISSEMENT ASSURE " (1)! Cette formule avait un double objet : d'abord réduire les frais en supprimant les recours et les litiges au sujet de la responsabilité du transporteur, l'assureur de la cargaison et de la responsabilité ne faisant plus qu'un ; ensuite résoudre un certain nombre de problèmes propres au transport combiné des marchandises par conteneurs"(2)

En fait, le besoin d'adaptation ressenti par les armateurs qui sont pourtant à l'origine de la mise au point du conteneur, a prouvé qu'il n'arrivait plus à contrôler les conséquences nées de l'utilisation de celui-ci.

Toutefois, cette initiative a rencontré l'opposition des chargeurs et le " Connaissance assuré " a tout juste été admis comme une procédure facultative. Les chargeurs en revanche ont continué à entretenir les rapports étroits et avantageux avec les assureurs des marchandises en conteneur ; en outre, ils ont fait preuve d'un effort d'adaptation en développant dans le respect des normes, les techniques d'emportage et de dépotage sans lesquelles l'assurance des marchandises en conteneur ne serait qu'un pari.

(1) le connaissance assuré est un document qui tient lieu à la fois de connaissance traditionnel et de police d'assurances des marchandises s'y rapportant.

(2) Extrait de "l'Assurance Maritime des marchandises " - étude du secrétariat de la CNUCED - octobre 1975.

Pour conclure avec cette proposition du " Connaissance assuré " qui a été rejetée, disons que la contribution des chargeurs face aux difficultés que connaissent les assureurs dans le transport multimodal, se résout dans les cas les plus graves, au paiement d'une légère majoration de primes d'ailleurs compensée par une meilleure protection apportée aux marchandises par le conteneur ; autant reconnaître que les chargeurs assurés ne sont pas à plaindre.

Mais alors, les plus ennuyés sont les transporteurs et les assureurs qui ont beaucoup de peine à trouver une solution aux problèmes spécifiques du transport en conteneur, dont l'un des plus importants est le recours (contentieux des compagnies d'assurances avec les compagnies de navigation). En effet, la difficulté qu'il y a à déterminer entre les mains de quel transporteur se trouvait la marchandise au moment de la perte ou du dommage, est venu ternir l'image de marque du transport conteneurisé et surtout celui à vocation de bout en bout (FCL). Cependant, les espoirs de solution à ce débat reposent sur la concrétisation de l'effort de la CNUCED qui a élaboré une convention internationale pour un régime de responsabilité uniforme adaptée au transport multimodal. Cette convention qui prévilégie le rôle de l'entrepreneur de transport (ETM) attend encore la ratification (cf 2e partie sur le cadre juridique ; TITRE II le CONNAISSMENT).

Quant à l'administration des ports, la construction des terminaux (1) conteneurs, l'acquisition des portiques (2) et l'accélération des formalités douanières en vue d'une rotation plus rapide des conteneurs, constituent autant d'actions qui s'intègrent dans l'option irréversible de la conteneurisation.

Afin de suivre cette évolution, les pays en voie de développement et les états africains au sud du Sahara (en particulier) ont été obligés de tirer la sonnette d'alarme pour une meilleure adaptation de leurs produits au conteneur. Dans cette optique, il s'est tenu en 1982 à Abidjan, l'un des plus importants ports de la Côte Ouest africaine et du Centre, " un symposium " sur la conteneurisation des produits africains. Cette initiative n'est pas pour déplaire aux assureurs locaux qui considèrent la conteneurisation des pro-

(1) Terminal : lieu équipé pour la réception et l'expédition des conteneurs.

(2) Portique : Appareil électrique de levage en forme ^{de} pont se déplaçant au sol sur rails et capable de manutentionner 40 conteneurs à l'heure.

duits à l'exportation comme un aliment substantiel de primes sans grands risques.

Par ailleurs, ce besoin de concertation des pays africains exportateurs de matières premières trouvent une illustration éloquentes dans cette phrase d'un fabricant belge de conteneurs qui disait à ses pairs : " Nous pouvons tout aussi bien nous plier aux besoins voire même aux exigences des pays africains, quoique jusqu'à ce jour l'avis de ces derniers n'a jamais été recherché d'une part et d'autre part, pour des raisons de coût, il faut reconnaître que les armateurs n'aiment pas avoir une gamme très variée de conteneurs "

Il est donc inutile de conclure que si les états africains ne réagissent pas, ils n'auront jamais droit au chapitre.

Toutefois, la déclaration précitée dévoile une fois de plus la puissance sans limite des armateurs ; non contents de s'abriter derrière " le rampart juridique " de la convention de Bruxelles, ils se livrent de surcroît à des luttes d'influence dans le but de dicter leur loi au commerce maritime. Aussi la concertation entre les nations s'impose pour l'adoption d'un texte susceptible d'atténuer l'hégémonie des armateurs dans le transport international.

En attendant des hypothétiques modifications du régime juridique, les compagnies d'assurances restent le point de chute des différents intervenants à la chaîne logistique du transport international. Le commerce par mer fait courir aux différentes professions intéressées, des risques divers et variés à tel point qu'il serait très imprudent de penser que toutes seules elles pourraient en supporter les conséquences. Ce qui explique au bout du compte la grande sollicitude dont les assureurs sont l'objet, en leur qualité de " vendeurs de la sécurité ".

Sur le plan des assurances en général, il est constaté un transfert partiel et progressif des dommages du conventionnel au conteneurisé, notamment les vols, la condensation, la casse ; on se résume en concluant que pour y remédier, les compagnies d'assurances doivent penser à :

- promouvoir une bonne connaissance des contrats de transports et d'assurances par tous les usagers ;
- créer un climat de franche collaboration attaché à la profession de commissaires d'avaries et d'experts techniques ;
- actualiser les conditions générales des contrats d'assurances ;
- améliorer la formation professionnelle de leurs agents confrontés à des problèmes de plus en plus complexes tant bien au niveau de la souscription des contrats qu'à celui de la gestion des sinistres.

Les solutions proposées à la fin de la 3e partie exigent des protagonistes à la conteneurisation, un effort d'échange d'expériences et d'informations en vue d'une concertation plus osée et plus constructive.

Aussi n'avons-nous pas la prétention d'avoir fait le tour des problèmes, ni d'avoir apporté la solution nécessaire à ceux qui ont été relevés. Cependant nous croyons fermement que cette étude pourrait susciter en des esprits plus fertiles, l'éveil indispensable à la création intellectuelle pour une meilleure emprise sur la conteneurisation en général et sur celle des produits africains en particulier./-

B I B L I O G R A P H I E

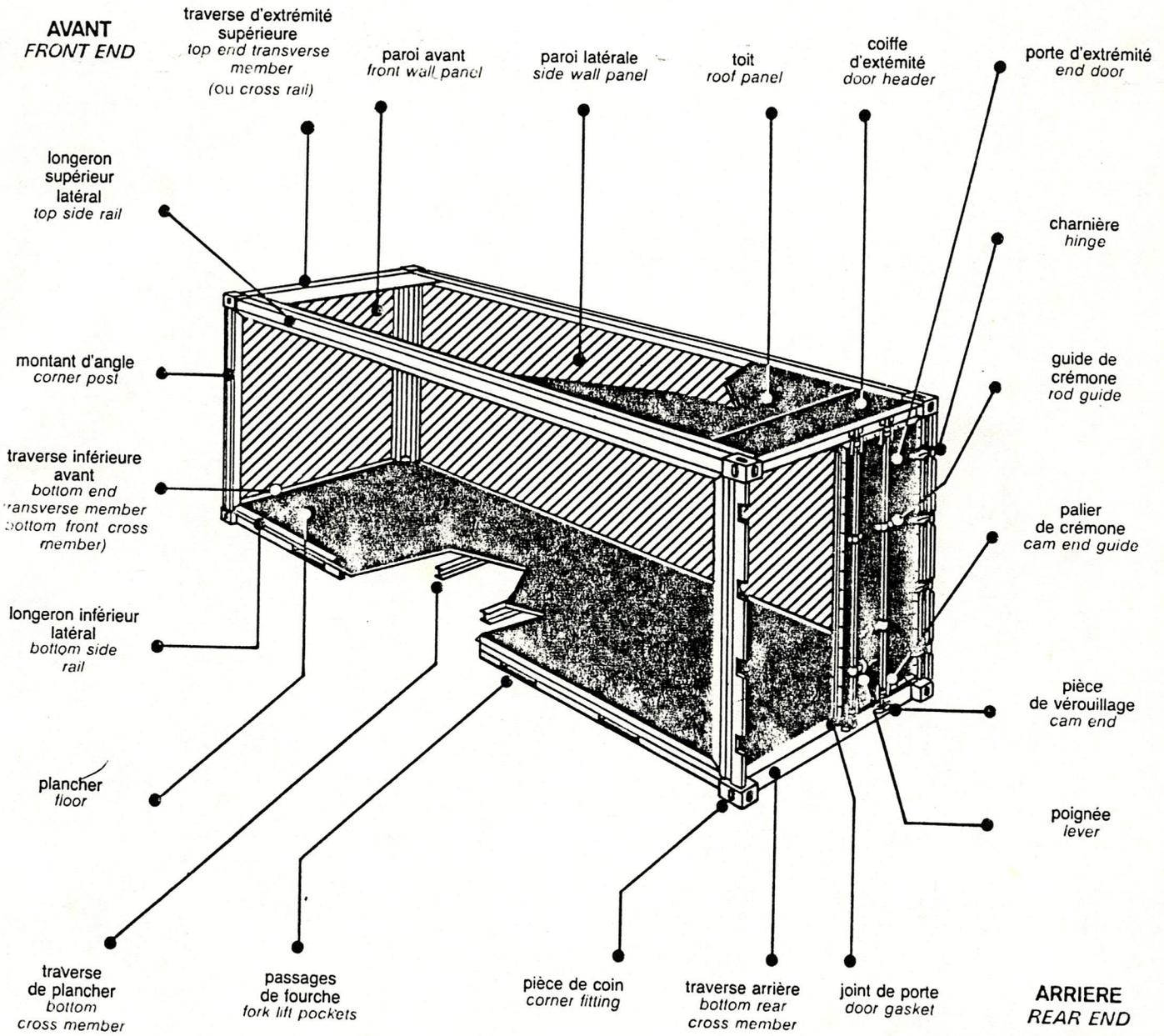
1. - MEMENTO des chargeurs CGM Tome I
2. - L'ARGUS HEBDOMADAIRE - 28 Octobre 1983
(dossier sur le transport roulier)
3. - BULLETIN N°6 du CNCC 1er trimestre 1983
(Dossier, le Visage de l'Assurance Maritime au CAMEROUN)
4. - BULLETIN N° 10 du CNCC 2e trimestre 1984
(Spécial AFRICA Sympotainer)
5. - NOTE TECHNIQUE concernant les Conteneurs
(Document du Comité Central des Assureurs Maritimes de France)
6. - JEUNE AFRIQUE N° 1302 du 18/12/1985
Supplément gratuit " Spécial TRANSPORTS AFRICAINS "
7. - L'ARGUS INTERNATIONAL N° 32 de 1982
(les Risques de conteneurisation et les couvertures d'assurances)
8. - LIVRET-GUIDE de l'assurance Transports
(la réunion européenne 7, Rue de la Bourse 75002 Paris)
9. - L'ASSURANCE MARITIME DES MARCHANDISES
(Etude du secrétariat de la CNUCED - Octobre 1975)
- 10.- LAMY TRANSPORT Tome 2
- 11.- RAPPORT DE STAGE 7E PROMOTION
présenté par MOUGNOL LAURENT.

5. QUELQUES ORGANISMES FRANCAIS COMPETENTS EN MATIERE DE CONTENEUR

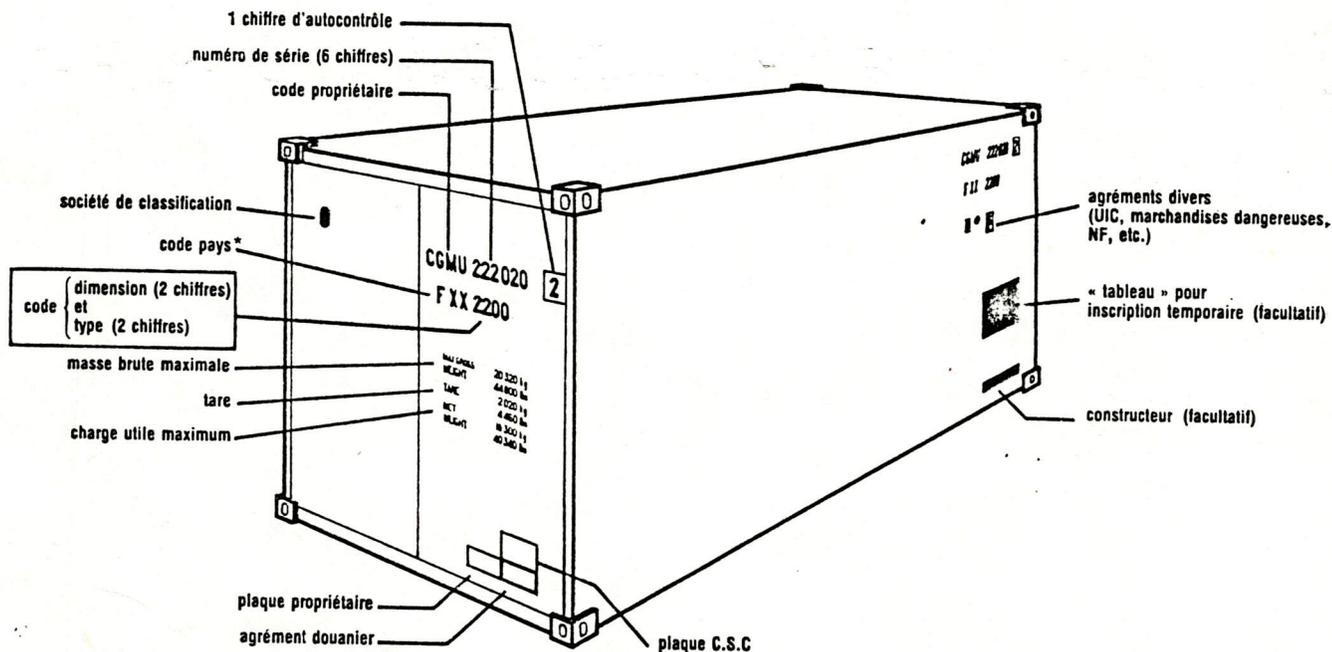
- AFNOR - Organisation française de normalisation des conteneurs sur le plan international et de contrôle rigoureux d'application des normes sur le plan national

- Commission technique du conteneur au sein du Ministère des transports pour la sécurité des conteneurs ; Elle est composée de représentants suivants :
 - de la S.N.C.F.
 - des transporteurs maritimes
 - des transporteurs routiers
 - des transporteurs fluviaux
 - des transporteurs aériens
 - des constructeurs, loueurs et réparateurs
 - des assureurs " Maritimes et Transports "
 - des fédérations syndicales de personnel
 - des entreprises de manutentions portuaires
 - de l'association française de Normalisation
 - d'une société de classification française agréée pour l'examen des conteneurs.

N.B. L'avis de cette commission peut être requise pour toutes les questions relatives à la conception, à la construction et à l'utilisation des conteneurs. Toutefois, son rôle principal est de définir la réglementation destinée à faire appliquer en France la convention internationale sur la sécurité des conteneurs.-



LE MARQUAGE SUR LES CONTENEURS



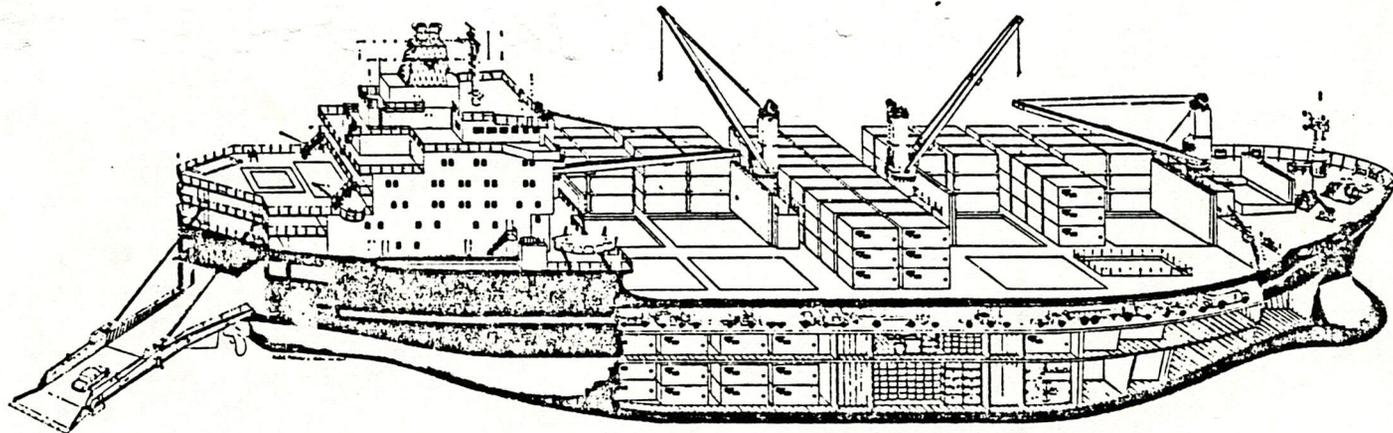
* A compter du 1/1/80 les conteneurs CGM sont marqués du nouveau code pays en 2 lettres; soit FR pour FRANCE au lieu de FFX. Ce code est facultatif.

Code de dimension et type

Un code ISO de 4 chiffres indique les caractéristiques principales des conteneurs. La CGM a choisi de faire figurer ce code sur les siens. Les fiches de conteneurs CGM ci-dessous sont précédées d'un numéro ISO de 4 chiffres (a, b/c, d); ce même numéro suit le code pays, sur le conteneur. Il est conforme au projet de norme de juillet 1979. En voici un résumé indicatif. Consulter, si nécessaire, les spécialistes pour plus de détail. N.B. Certaines séries anciennes n'ont pas été exactement codées selon la méthode ISO. Pour ces séries particulières, un nota attire l'attention du lecteur sur ce fait.

DIMENSION		TYPE	
a	b	c	d
2 → 20'	sans col de cygne	0	• fermé
	0 → h = 8'	1	• fermé aéré, ou ventilé mécaniquement
	2 → h = 8'6	2 à 0	thermiques (isothermes et frigorifiques)
	4 → plus de 8'6	4 9	
4 → 40'	avec col de cygne	5	• à toit ouvert
	1 → h = 8'	6	• type plateforme
	3 → h = 8'6	7 0	citernes, pour produits inoffensifs
	5 → plus de 8'6	7 2	
		7 4	citernes, pour produits dangereux
		7 8	
		8	• pour usage spécialisé (le dernier chiffre précisant l'usage)
		9	à 0 9 transport aérien

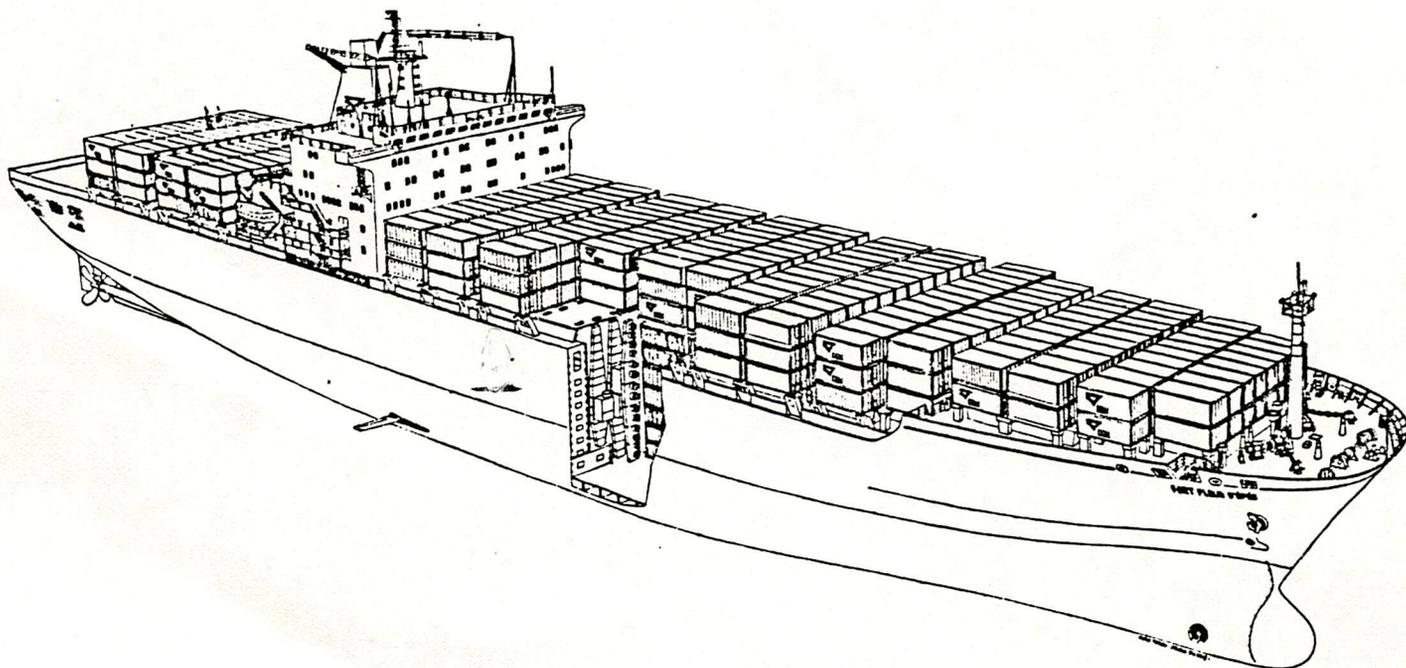
ANNEXE 4



type : roulier/porte-conteneurs/polyvalent
port en lourd : 19669 T.
vitesse en service (prévue à la mise en service) : 19 nœuds.

« CEZANNE »

navires semblables :
« Degas », « Renoir », « Gauguin »,
« Monet », « Utrilló ».



type : porte-conteneurs/réfrigérés/polyvalents
port en lourd : 31000 T.
vitesse en service (prévue à la mise en service) : 22 nœuds.

« FORT FLEUR D'EPEE »

navire semblable : « Fort Royal ».

TABLEAU INDICATIF DES TAUX APPLIQUES
TOUS RISQUES EN CONVENTIONNEL ET CONTENEUR
COMPLET : PRODUITS A L'IMPORTATION.

NATURE DE LA MARCHANDISE	: TAUX EN CONVENTIONNEL	: TAUX EN FCL CONTENEUR COMPLET
1. Produits d'alimentation en général	1,50 % à 4,20 %	1,10 % à 3,75 %
2. Equipement de ménage	1,75 % à 4,20 %	1,20 % à 2,75 %
3. Mobilier (Maison & Bureau)	1,50 % à 2,75 %	1 % à 1,75 %
4. Article de sports, loisirs, voyage et publicité	2 % à 2,75 %	1,30 % à 1,75 %
5. Matériel industriel, agricole, roulant et engins de T.P. (uniquement le petit matériel pour le conteneur :	1 % à 2,50 %	0,65 % à 1,20 %
6. Quincaillerie, matériaux de construction: du petit matériel ne craignant pas la casse à la miroiterie et le verre à vitre	1,40 % à 12 %	1 % à 11,75 %
7 Produits chimiques et matières premières industrielles	0,90 % à 2,50 %	0,55 % à 1,30 %
8 Optique et matériel de précision	3 % à 1,50 %	1 à 2,25 %
9 Denrées périssables. Pas de "Tous Risques". Garantie accordée FAP Sauf à cause de la sinistralité élevée. (Problèmes de conservation et arrêt de machine)	0,75 % à 1,75 %	0,50 % à 1,50 %
10 Produits à l'exportation. La plupart des produits ne sont pas encore conteneurisés. On trouve cependant le cuir brut, les peaux en balle de jute cerclé, les dérivés du cacao et du café - huile de palme en fût - thé - beauxite, cuivre, caoutchouc	1 à 1,75 %	0,70 à 1,20 %

N.B. 1.- Les marchandises non conteneurisées et chargées en pontée sont couvertes en FAP Sauf.

2.- Les garanties pour les risques réputés aggravés sont accordées avec Franchise.

3.- En règle générale, sans toutefois tenir compte de la mauvaise renommée de certains ports, il faut dire que DAKAR et ABIDJAN ont à peu près les mêmes taux et ceux-ci augmentent au fur et à mesure qu'on descend sur LOME - COTONOU - DOUALA LIBREVILLE et FRANCEVILLE.

Ce tableau indicatif est un exemple du CAMEROUN ; une minoration ou une majoration permettrait d'obtenir les fourchettes de taux des autres pays.-