



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

**L'EXPERT FACULTES DANS LE CONTRÔLE DE
SINISTRALITÉ EN AFRIQUE**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des Activités
Maritimes

par
Asimina ALIVANOGLOU

Sous la direction de :
Monsieur le Professeur Cyril Bloch
Et Monsieur Remi Barral

Année universitaire 2020-2021

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

**L'EXPERT FACULTES DANS LE CONTRÔLE DE
SINISTRALITÉ EN AFRIQUE**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des Activités
Maritimes

par
Asimina ALIVANOGLOU

Sous la direction de :
Monsieur le Professeur Cyril Bloch
Et Monsieur Remi Barral

Année universitaire 2020-2021

REMERCIEMENTS

J'adresse, en premier lieu, mes remerciements à JLB Expertises qui m'a fait confiance en m'engageant en alternance. Mes remerciements se tournent vers Remi Barral, codirecteur de ce mémoire, et Jean Loup Barral pour le temps consacré à mes questions et leurs explications, dans la rédaction de ce mémoire.

Je tiens tout particulièrement à remercier Clara Delaubier pour ses précieux conseils, sa disponibilité tout au long de l'écriture de ce mémoire ainsi que la relecture. Je remercie également Christobel Butterfield pour sa disponibilité et ses explications.

Je souhaite également remercier Monsieur le Professeur Cyril Bloch, directeur du mémoire et du Master II, et toute l'équipe pédagogique du Pôle Transports.

Je remercie également Monsieur Christophe Thelcide, Professeur de Droit Maritime Général dans le cadre du Master II, pour sa disponibilité et ses conseils.

Je tiens à remercier Vincent Mouttet et l'équipe sinistres d'EYSSAUTIER-VERLINGUE de m'avoir accordé du temps pour répondre à mes interrogations.

Je souhaite remercier Charline Bourgeois pour le temps consacré à la relecture.

Je remercie enfin Louella Feltin, mon amie de toujours, pour son soutien infailible tout au long de l'année et la relecture.

SOMMAIRE

TABLE DES ABRÉVIATIONS.....	6
INTRODUCTION	7
PARTIE I. LES IMPLICATIONS THÉORIQUES DU CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ DANS LE TRANSPORT MARITIME DES <i>SOFT COMMODITIES</i>.....	
23	
<i>TITRE I. LES ENJEUX NÉCESSITANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN CONTRÔLE EFFECTIF SUR LA SINISTRALITÉ EN AFRIQUE.....</i>	
<i>25</i>	
CHAPITRE I. UNE SITUATION JUSTIFIANT LA MISE EN PLACE D'UN CONTRÔLE SUR LA SINISTRALITÉ	
27	
CHAPITRE II. LES RISQUES INHÉRENTS AU TRANSPORT MARITIME.....	
43	
<i>TITRE II. LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ.....</i>	
<i>55</i>	
CHAPITRE I. LE ROLE ET LES OBLIGATIONS DES ACTEURS POUR FAVORISER LE CONTROLE DES SINISTRES .	
56	
CHAPITRE II. LES MOYENS ELABORÉS POUR CONTRÔLER LA SINISTRALITÉ EN AMONT	
64	
PARTIE II. LES IMPLICATIONS CONCRÈTES DE L'EXPERT DANS LE CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ EN AFRIQUE.....	
74	
<i>TITRE I. L'INTERVENTION DE L'EXPERT QUANT À LA MARCHANDISE</i>	
<i>76</i>	
CHAPITRE I. L'EXPERT FACULTÉS DANS LE TRANSPORT CONVENTIONNEL DE <i>SOFT COMMODITIES</i>	
77	
CHAPITRE II. L'EXPERT FACULTÉS DANS LE TRANSPORT CONTENEURISÉ DE <i>SOFT COMMODITIES</i>	
89	
<i>TITRE II. L'INTERVENTION DE L'EXPERT QUANT À LA PRÉSERVATION DU RECOURS DES ASSUREURS CARGAISON</i>	
<i>96</i>	
CHAPITRE I. LES CONSIDÉRATIONS JURIDIQUES DU POINTAGE ET DE L'EXPERTISE CONTRADICTOIRE	
98	
CHAPITRE II. L'ÉMISSION DE LA LETTRE DES RÉSERVES PAR L'EXPERT FACULTÉS	
105	
CONCLUSION	109
ANNEXES	111
BIBLIOGRAPHIE	114
TABLE DES MATIERES	117

TABLE DES ABRÉVIATIONS

OUA	Organisation de l'Unité Africaine
CER	Communautés Economiques Régionales
RC	Responsabilité civile
FAO	Food and Agricultural Organization
FCC	Fédération du Commerce de Cacao
P&I	Protection and Indemnity Club

INTRODUCTION

« L'expert facultés ne doit pas accepter d'être l'expert des assureurs. Il doit représenter les intérêts à la cargaison », Jean-Loup Barral, Expert facultés

Eu égard à la mondialisation des échanges et du commerce, le transport maritime de marchandises n'a cessé de se développer et de s'intensifier, en raison des besoins croissants des États à s'approvisionner en matières premières et produits agricoles, ainsi que d'autres marchandises périssables, pour la consommation humaine.

C'est particulièrement le cas du continent africain qui depuis une dizaine d'années s'est ouvert au commerce international et s'est érigé parmi les premiers importateurs de ressources de matières premières et produits agricoles. Sans compter la place qu'occupent la Côte d'Ivoire et le Ghana parmi les premiers exportateurs mondiaux de Cacao. Conjointement au transport maritime de marchandises dans ces États émergents qui s'est ainsi affirmé et par l'avènement du commerce international dans ces régions, les assureurs européens ont également su saisir les opportunités offertes par cette intensification des activités du commerce maritime en Afrique et détiennent désormais une place considérable sur ce marché.

Or, les acteurs concernés par ces activités doivent évidemment faire face aux problématiques de ce secteur : la forte sinistralité sur les marchandises agricoles due aux risques du transport maritime encourus, les difficultés rencontrées dans les ports de chargement et de déchargement ou encore réglementations sanitaires locales. Afin de tenter de résoudre ces difficultés, les parties ont quasiment systématiquement recours à des Experts, qui sont des personnes reconnues comme étant expérimentées et compétentes dans leur domaine d'étude intervenant localement dans l'objectif de maîtriser lesdits risques et d'en limiter leurs conséquences.

Afin de montrer l'intérêt du sujet de ce mémoire, il convient d'envisager dans un premier temps l'histoire de l'expertise maritime sur les marchandises transportées par mer et de l'intervention de l'expert (I), avant de se pencher sur l'évolution du marché du transport maritime de marchandises en Afrique (II). Il convient enfin d'exposer les implications du

transport maritime de marchandises sur la sinistralité et le marché de l'assurance afin de saisir l'importance du rôle de l'expert facultés dans cette synergie (III).

I. Les fondements historiques de l'expertise maritime et de l'intervention de l'expert facultés

1. L'essor du transport et du commerce maritime. - Depuis l'Antiquité, la mer a structuré les échanges entre les civilisations. Une activité de transport maritime et de commerce a débuté en mer Méditerranée avant même que les Grecs et les Romains ne développent leurs activités de commerce maritime. Ces derniers vont importer des quantités considérables de blé de l'Égypte ce qui va conduire au véritable essor du commerce international et du droit maritime. Ainsi, au fur et à mesure des siècles, des réseaux maritimes et commerciaux vont s'organiser permettant le transport des marchandises de matières premières, produits agricoles et toute autre sorte de marchandises.

Toutefois, les navires de commerce naviguant sur la mer et les océans ont depuis toujours été confrontés à des risques importants, la mer étant un milieu dangereux en raison des phénomènes météorologiques particulièrement violents, ou en raison de la piraterie. Il a ainsi paru nécessaire aux marins et commerçants concernés par ces activités maritimes de mettre en place des moyens pour sécuriser leur entreprises et leurs biens. De fait, des systèmes d'assurance rudimentaires ont été créés, comme le prêt à la grosse aventure (ou *Phoenium Noticum*), un puissant instrument de crédit maritime en Méditerranée¹. Il s'agissait en effet d'un contrat de prêt qui permettait de faire supporter à un tiers, le prêteur de la somme d'argent, les risques encourus de l'expédition et *in fine* la valeur de la marchandise en cas de perte.

2. L'avènement nécessaire de l'assurance maritime. – Durant le XV^e siècle, le « prêt à la grosse aventure » est interdit par le Vatican qui le juge « trop usuraire ». Or, l'exposition des commerçants ainsi que des marins aux dangers et périls de la mer, a conduit les acteurs à poursuivre cette logique de garantie des expéditions commerciales ainsi que de l'exploitation commerciale des navires. De fait, pour remédier à cette interdiction et

¹ Gentile, Pierre de et Faculté de droit (Aix-en-Provence, Bouches-du-Rhône ; 1...-1896). Organisme de soutenance, "Du *nauticum foenus* en droit romain ; De l'hypothèque maritime (Loi du 10 juillet 1885) en droit français : thèse présentée et soutenue devant la faculté de droit d'Aix," Bibliothèque numérique patrimoniale, consulté le 14 juillet 2021, <https://odyssee.univ-amu.fr/items/show/464>.

continuer à assurer les expéditions commerciales maritimes, des « conventions de vente » ont été mises en place, s'apparentant à une version rudimentaire du contrat d'assurance moderne.

Ce n'est qu'avec l'Ordonnance de la Marine rédigée à l'initiative de Colbert en 1681 qu'ont été posés les grands principes de l'assurance maritime que l'on retrouve encore de nos jours. La Chambre d'Assurance et de Grosse Aventure de France fût créée afin de répondre aux besoins des assureurs de se regrouper, d'échanger sur les risques encourus dans le transport maritime².

Avec le temps, les échanges commerciaux et le transport maritime sont développés de manière exponentielle. Proportionnellement, les risques liés à ces opérations ainsi que les dommages survenus lors du voyage maritime ont augmenté également, mettant à mal les entreprises concernées qui ont souvent subi des pertes souvent non négligeables. Dès lors, la gravité des risques liés au transport par mer a fait de l'assurance maritime, l'incontournable « garde-fou » de toute opération de transport maritime³, de sorte qu'il soit désormais inconcevable d'imaginer le transport maritime de marchandises sans prendre un minimum de protection au moyen d'un contrat d'assurance souscrit.

3. L'objet de l'Assurance facultés. – Désormais, la garantie des risques du transport maritime de marchandises et du transport pré et post acheminement par voie terrestre, fluviale ou aérienne de celles-ci, est communément appelée dans le lexique assurantielle « Assurance facultés »⁴. Cette appellation est propre à l'assurance maritime, désignant l'assurance qui couvre les risques encourus par la marchandise transportée⁵. A l'origine, cette expression désignait « *tout ce que le capitaine d'un navire avait la faculté de charger à bord de son navire* »⁶. Dès lors, l'assurance s'érige comme le moyen le plus efficace pour les commerçants et négociants de limiter les pertes financières causées par la survenance d'un sinistre, au moyen de la mise en place des garanties et un système d'indemnisation en cas de dommages sur les biens transportés. Plus précisément, l'assurance facultés a pour objet *stricto sensu* de garantir les risques auxquels une cargaison est exposée durant son transport maritime. Souvent, elle peut couvrir les risques après le transport maritime, lorsque la police va prévoir

² Mémoire de Théo GOMEZ, sur « L'expertise amiable contradictoire »

³ https://www.lantenne.com/Generalites-sur-l-assurance-maritime_a16590.html

⁴ Depuis la réforme de 2011, le terme « assurance marchandises », v. Traité de droit maritime, p.993

⁵ Précis de Droit maritime, Philippe Delebecque, Dalloz, §1104, p.898

⁶ https://www.lantenne.com/L-assurance-des-marchandises-transportees_a14481.html

la couverture de la cargaison jusqu'à l'entrée ou à la sortie des entrepôts du destinataire final. Il s'agit d'une extension de la garantie sans forcément impliquer la couverture des risques du transport maritime.

Comme il s'agit d'une assurance dommage, l'assurance maritime sur facultés est dominée par le principe indemnitaire. Cependant, l'assurance ne doit pas devenir une source d'enrichissement pour l'assuré : elle doit uniquement être utilisée afin d'indemniser ses pertes ou gains manqués. Pour pouvoir actionner le système d'indemnisation, assuré doit prendre des dispositions préalables afin de prouver qu'il a subi des pertes sur sa marchandise durant le transport maritime, et plus précisément pendant la durée de la garantie.

4. L'avènement de l'expert en assurance de transport maritime. – A cet égard, assuré et l'assureur vont régulièrement avoir recours à un expert, qui, considérant les particularités techniques et spécifiques du bien transporté, va constater et chiffrer le dommage potentiel afin d'émettre un avis sur le sinistre.

Partant, il convient d'appréhender cette notion d'expert afin de mieux comprendre son rôle d'intermédiaire, entre l'assureur et assuré. S'agissant de l'étymologie du mot « expert », ceci provient du latin *expertus* qui signifie « éprouvé », « reconnu », « qui a fait ses preuves »⁷. Le mot « expert » a par la suite pris le sens d'une personne avertie, ayant acquis une grande habileté technique, un savoir-faire dans une discipline, un domaine, grâce à sa longue expérience⁸.

Les experts maritimes, quant à eux, sont apparus dans le Code Napoléonien sous la qualification de Commissaires d'avarie. Il s'agissait, à l'époque, d'« *administrateurs publics chargés de coordonner et de planifier les réparations des voiliers suite à des sinistres, événements de mer ou à une campagne militaire* »⁹. Jusqu'à la moitié du XX^e siècle, la profession d'expert maritime n'existait qu'à travers des ingénieurs du génie maritime dans le domaine du commerce ou encore des officiers et mécaniciens de la Marine marchande en retraite.

Or, c'est grâce aux compagnies d'assurance maritime que les experts maritimes furent reconnus *via* la création de listes d'experts que ces dernières mandataient pour intervenir sur

⁷ J. Picoche, *Dictionnaire étymologique du français* – Les usuels Le Robert

⁸ <https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition/expert>

⁹ https://www.lantenne.com/L-expert-maritime_a14026.html

un sinistre survenu lors d'un transport maritime¹⁰. En effet, l'expert maritime intervient en principe en qualité de technicien, à la demande de ses donneurs d'ordre - assureurs ou des courtiers d'assurance -, afin de « *faire des examens, des constatations, des évaluations sur un bien ou un fait* », de préconiser des mesures conservatoires sur une marchandise ; *in fine* de mener une expertise afin d'identifier le bien sinistré, d'en déterminer son origine, sa cause ainsi que l'étendue du préjudice.

A cet égard, le Lamy Assurance propose la définition suivante de l'expert :

« On peut définir plus généralement l'expert comme étant toute personne qui, dans un domaine déterminé, est en mesure de procéder à des examens, des constatations, des appréciations, des déclarations en les revêtant sinon du sceau de la vérité, mais tout au moins d'une valeur, d'une autorité supérieure tiré de ses connaissances techniques, de son expérience et de sa pratique »¹¹.

5. Des intérêts divers. – L'intervention de l'expert maritime peut au sens large revêtir un intérêt pécuniaire pour ses donneurs d'ordre quant au chiffrage du dommage qui servira pour le calcul de l'indemnité d'assurance, commercial et économique quant à la limitation des pertes sur la marchandise, juridique quant à la conservation du recours des assureurs à l'égard du/ des responsable(s) du dommage.

6. De l'expertise. – Classiquement, l'intervention de l'expert s'effectue par le biais d'une expertise. L'expertise est une « *procédure par laquelle l'on confie à un ou plusieurs experts le soin d'examiner un ou plusieurs biens, de donner un avis sur les éléments d'un différend, lorsque ceux-ci présentent des aspects techniques* »¹². Plus généralement, l'expertise correspond à « *toute forme de compétence technique ou scientifique mise au service d'une juridiction, une administration ou bien des « profanes » qui en font la demande* »¹³.

L'expertise est en principe contradictoire et peut se dérouler amiablement avec l'accord des parties et en dehors de toute procédure judiciaire ou par voie judiciaire avec l'intervention d'un expert judiciaire, nommé par le juge. Dans la présente analyse, seule l'intervention de l'expert *via* l'expertise amiable contradictoire sur la marchandise agricole ainsi que les implications qui en découlent sur le contrôle de la sinistralité seront étudiées.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Le Lamy Assurances, Lamy Expert, édition 2020, Chapitre 1, Section 2 Experts, §4885

¹² <https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition/expertise>

¹³ A. Rey, *Dictionnaire de la langue Française*, Le Robert, tome 1, p. 1369

II. L'essor du transport maritime des marchandises en Afrique

Nonobstant, avant de considérer le cœur du sujet, il est opportun de présenter brièvement l'évolution du transport maritime des marchandises sur le continent Africain qui constitue l'objet de notre étude au regard de son imbrication avec l'intervention de l'expert.

7. Le continent Africain et ses enjeux commerciaux. – Depuis la fin de la colonisation de l'Afrique dans les années 1960-1970, le continent africain occupe une place prépondérante sur la scène géopolitique. Malgré quelques progrès en matière de développement pour certains États africains suite à la décolonisation, l'instabilité politique et les difficultés économiques présentes dans beaucoup de ces pays a conduit à leur marginalisation au début des années 2000. Afin de pallier aux difficultés de l'Afrique des plans de développement ont été élaborés en ce sens par les acteurs internationaux afin de pallier aux difficultés de l'Afrique.

Sur le plan démographique, le poids de l'Afrique a fortement évolué et est en constante hausse avec une estimation démographique de l'Afrique d'environ 1 373 486 milliers d'habitants pour l'année 2021¹⁴. Cela a eu des conséquences sur l'économie des pays africains, qui, depuis une dizaine d'années, tentent de promouvoir le facteur humain et la jeunesse. Par ailleurs, grâce à l'urbanisation des villes, concernant non seulement les grandes métropoles mais également les villes secondaires, l'intégration internationale de l'Afrique dans le commerce international devient davantage importante du fait de la croissance de ces États.

8. L'intégration régionale. – Une des stratégies de développement considérée comme « essentielle »¹⁵ - et toujours d'actualité – a été l'intégration régionale par la création des Unions politiques et économiques africaines afin de promouvoir la solidarité, la stabilité et la sécurité entre États. Il s'agit des Accords régionaux suite au groupement des plusieurs États africains pour mettre en place une coopération régionale, pouvant s'apparenter au principe de libre-échange que nous européens connaissons, sur les plans politique, douanier, économique et social entre États-membres.

¹⁴ World Population Prospects. Nations Unies. 2019, site : www.ined.fr

¹⁵ <https://www.cairn.info/revue-idees-economiques-et-sociales-2014>

Historiquement, la première institution continentale africaine a été l'Organisation de l'Unité Africaine (*ci-après* OUA) formée à l'issue de la décolonisation par les 32 États africains qui avaient gagné leur indépendance dans le courant des années 60¹⁶.

A la fin de l'année 1999, les chefs d'États et de gouvernement des États-membres de l'OUA ont signé la Déclaration de Syrte pour la création d'une Union Africaine afin d'accélérer le processus d'intégration continentale sur la scène internationale et de trouver une place dans l'économie mondiale. Ce faisant, l'Union Africaine a été créée en 2002 à Durban, en Afrique du Sud.

Parmi les organes qui œuvrent en vue d'atteindre les objectifs de l'Institution sont les Communautés économiques régionales (*ci-après* CER) qui constituent les piliers de l'Union Africaine dans son intégration économique¹⁷.

8. Le développement du secteur de transport maritime. – De ce fait, l'une des stratégies de développement élaborée par les CER repose sur l'intensification des échanges à l'échelle régionale mais également mondiale, la dernière supposant de « meilleures connexions avec le reste du monde »¹⁸. Ainsi, il a été indispensable de rendre le secteur des transports performant sur trois niveaux interdépendants que sont les services de transport, les infrastructures et la logistique i.e. l'organisation du transport. Cela a été particulièrement bénéfique non seulement pour les États portuaires d'Afrique mais également pour les États enclavés vers lesquels un grand nombre de marchandises, transportées par voie maritime, y est acheminé.

9. Les mutations ayant affectée positivement l'activité du transport maritime.
– Le développement de l'Afrique est dès lors lié à sa capacité de s'intégrer aux flux de la mondialisation. Pour ce faire, la stratégie la plus évidente reste la promotion des ports maritimes africains ainsi que la promotion de la capacité du continent à devenir le cœur des plus importantes routes de circulation maritimes de marchandises conteneurisées et en vrac.

Le processus s'est déroulé en plusieurs étapes, la première ayant été la réappropriation par les États Africains de leurs richesses nationales. Cette étape témoignait de la volonté de

¹⁶ Site officiel de l'Union Africaine, <https://au.int/fr/appercu>

¹⁷ Site officiel des Nations Unies, <https://www.un.org/fr/africa/osaa/peace/recs.shtml>

¹⁸Olivier Hartmann, *Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation, Ports et commerce en Afrique de l'Ouest*, <https://cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2012-page-41.htm>

l'Union Africaine à la fois de produire et d'exporter des matières premières et produits agricoles mais aussi de transformer ces biens sur le territoire régional ou national. Pour cela, l'Union Africaine a interdit l'export des grumes de bois au départ des ports du Gabon dès la fin années 2000, ce qui a favorisé le développement des scieries et la transformation régionale de produits bruts forestiers en produits semi-finis. De fait, le secteur maritime a été touché en raison de la disparition de navires dédiés au transport de grumes comme les Armements SECAM GABON, SEATRANS¹⁹.

10. L'essor du transport conteneurisé. – Par la suite, il y a la conteneurisation qui a été « porteuse de progrès » dans l'ensemble de l'Afrique. Cette mutation réside dans le fait que le conteneur offre une plus grande productivité lors des escales portuaires, des « économies d'échelle accentuées par la capacité d'embarquement des navires et la fluidité ou « intermodalités » qui offre un transport du producteur au consommateur sans rupture de charge »²⁰. En conséquence, cette rationalisation de la chaîne logistique favorise la commercialisation des produits.

A titre d'illustration, un producteur Ivoirien de bananes va empoter directement sa cargaison de bananes dans un conteneur frigorifique, dit « reefer », à proximité des plantations bananières ; ledit conteneur qui sera ensuite acheminé au terminal fruitier du Port d'Abidjan, chargé sur le porte-conteneur et transporté vers l'Europe.

11. Le commerce Sud-Sud. – Enfin, l'intensification des échanges commerciaux Sud-Sud entre les pays émergents tels que la Chine, l'Inde ou encore le Brésil et les États africains joue un rôle significatif dans le développement du transport maritime des marchandises ce qui a comme conséquence la valorisation des ports africains, la croissance économique de ces États et *in fine* l'attractivité du continent africain.

12. L'état du commerce maritime de marchandises aujourd'hui en Afrique. – Avec le développement du transport conteneurisé, les ports africains représentent 4% du volume du trafic mondial portuaire de marchandises conteneurisées²¹. Le transport sur navire

¹⁹ M. Jean-François Rebor, Arbitre Maritime, *L'Afrique, le Continent Emergent*, Gazette de la Chambre Arbitrale de Paris n°41, p.3 2016

²⁰ Ibid.

²¹ <https://unctad.org/fr/press-material/le-commerce-maritime-et-lafrique>

conventionnel reste également relativement soutenu notamment pour le commerce international des matières premières agricoles qui constituera l'objet principal de notre étude.

Malgré les efforts de l'Union Africaine à redynamiser le continent et les pays à travers les activités maritimes, il existe encore quelques écarts, notamment entre Afrique de l'Ouest et Afrique de l'Est. En effet, le commerce maritime des matières premières, produits agricoles et produits manufacturés en Afrique de l'Ouest est en constante croissance, contrairement à l'Afrique de l'Est où celui-ci connaît une croissance relative.

Des grands ports maritimes tels que Conakry, Abidjan, Tema, Cotonou, Dakar, Lomé, Lagos, Douala, tous situés en Afrique de l'Ouest se développent et se modernisent en raison d'un trafic maritime très dense et des flux de marchandises sèches (vrac sec, sacherie ou marchandise conteneurisée) très importants.

A l'inverse, en Afrique de l'Est, le trafic maritime et les flux de marchandises de matières premières se concentrent au port de Maputo au Mozambique, ainsi que dans les îles telles que Madagascar et les Comores qui accueillent de plus en plus des navires conventionnels ou porte-conteneurs.

13. Un volume d'importation important. – De plus, l'Afrique importe plus qu'elle n'exporte notamment concernant les produits agricoles. En effet, environ deux tiers des importations africaines sont composées de matières premières ou produits agricoles transportés en vrac, sacherie ou en conteneurs, marchandises qui sont communément appelées les *soft commodities*²² ou *marchandises agricoles*.

Depuis 2005, le volume d'échanges commerciaux entre l'Afrique et l'Asie (du Japon à l'Inde) a dépassé les échanges avec l'Europe²³. A ce titre, la Chine, l'Inde et la Thaïlande se sont érigées en première place en tant que pays exportateurs en Afrique de l'Ouest et du Sud-Est, notamment pour les exportations de riz, faisant de ces pays, les principaux acteurs jouant un rôle certain dans le commerce maritime africain. Par ailleurs, l'Amérique du Sud, notamment le Brésil, fait également partie des acteurs du commerce maritime africain en ce qu'il exporte du sucre, du ciment ou encore du sel vers les ports de l'Afrique de l'Ouest et de l'Est.

²² Le terme de « *commodity* » signifie marchandise (traduction littérale). Les termes « *soft commodities* » renvoient plus généralement aux matières premières agricoles tels que le riz, cacao, sucre etc.

²³ Jean-Raphaël Chaponnière, *Le basculement de l'Afrique vers l'Asie*, 2010/2, n°234, <https://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2010-2-page-25.htm>

La logique d'importations en provenance d'Asie est, cependant, à nuancer dès lors que la Côte d'Ivoire et le Ghana font désormais partie de trois exportateurs mondiaux de cacao - avec l'Indonésie²⁴. D'autres pays comme le Nigéria, Togo, Sierra Leone, Conakry, Madagascar occupent une place importante dans l'exportation des produits de cacao, des épices et liqueur. En sus, le coton et les noix sont également des produits beaucoup exportés de l'Afrique de l'Ouest.

Monsieur Jean-François Rebor, Arbitre maritime à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, qualifie l'Afrique de « *nouvel El-Dorado* »²⁵ pour les acteurs du transport maritime.

En tout état de cause, l'attractivité de l'Afrique en matière de commerce international de marchandises et d'investissements étrangers est incontestable, et ce, malgré des difficultés économiques, politiques ou sociales encore présentes sur certains territoires nationaux.

Or, cet accroissement du commerce international des marchandises par voie maritime entraîne intrinsèquement diverses implications quant au transport, à la marchandise ainsi que pour les acteurs concernés par ces échanges.

III. Les implications du transport maritime de marchandises en Afrique : Sinistralité et Acteurs concernés

14. Les risques liés à la navigation maritime. – Comme énoncé *supra*, pendant le voyage maritime, la marchandise est sujette à divers risques. D'une part, le navire peut subir les périls de la mer entraînant la perte de la cargaison ou des avaries survenues sur celle-ci. D'autre part, les marchandises de matières premières agricoles présentent des risques induits en raison de leur nature, de leurs propriétés et de leur conditionnement. Par exemple, pour les cargaisons de riz ensachés et transportés sur navire conventionnel, il y a, entre autres, un fort risque de condensation provoquée par une mauvaise ventilation en cale et une variation de température entre non seulement l'intérieur des cales et l'air à l'extérieur de celles-ci en raison des courants marins, mais également entre le départ et l'arrivée. Il en va de même pour le transport conteneurisé de marchandises, comme le cacao, agricoles sensibles à l'humidité.

²⁴ <https://www.alternatives-economiques.fr/principaux-exportateurs-mondiaux-de-matieres-premieres-0105200530857.html>

²⁵ M. Jean-François Rebor, Arbitre Maritime, *L'Afrique, le Continent Emergent*, Gazette de la Chambre Arbitrale de Paris n°41, p.3 2016

Par ailleurs, avec le développement du transport conteneurisé des marchandises et *in fine* la rentabilité des porte-conteneurs par voyage, on aurait pu espérer à une réduction des risques pour les cargaisons agricoles. Tel n'est, cependant, pas le cas, puisque les marchandises agricoles transportées en conteneur sont sujettes, à peu de choses près, aux mêmes risques maritimes que les biens transportés dans les navires conventionnels, tels que la condensation dans les conteneurs, la mouille par infiltration d'eau de pluie ou salée, la contamination par des résidus de marchandises précédentes ou les odeurs.

15. Les risques liés au chargement et déchargement de la cargaison. – Les marchandises – et ce peu importe leurs natures – encourent inmanquablement des risques durant les opérations de logistique de leur chargement à leur déchargement dans les ports de départ et de destination. Dans la présente étude, il sera question des risques découlant des opérations de manutention au chargement dans les pays exportateurs, notamment en Asie de Sud-Est ainsi que ceux découlant des opérations de déchargement et de manutention à l'arrivée dans les ports africains, risques qui ont une importance notable sur le volume de sinistres intervenus. A cet égard, certaines particularités concernant le chargement de navire dans les ports du Vietnam ou de la Thaïlande doivent être évoquées pour les cargaisons de riz, dès lors que celui-ci s'effectue en rade par barges.

Les manutentionnaires - acconiers ou stevedores - jouent aussi un rôle important dans cette chaîne logistique car la marchandise est également sujette aux risques liés à la manutention portuaire, aux vols pendant ces opérations, - que cela soit aux Ports de chargement ou de déchargement. En effet, dans certains ports de déchargement en Afrique de l'Ouest, beaucoup de dommages surviennent à la marchandise à cause d'une manutention brutale. Il s'agit particulièrement de déchirures sur les sacs de riz ou du sucre survenus sous la pression des élingues ou des filets sous palan trop remplis par exemple.

Enfin, les conditions météorologiques constituent aussi des risques pour la cargaison. Ces conditions sont à prendre en considération, non seulement pendant le voyage maritime mais également lors de la période de chargement et de déchargement. La saison des pluies, la mousson en Asie et en Afrique sont des événements porteurs de risques pour les matières premières agricoles.

La réalisation de ces risques est susceptible d'engendrer des sinistres plus ou moins conséquents sur les différentes marchandises agricoles, conduisant assuré à actionner sa garantie d'assurance, dans l'hypothèse où le risque est couvert par cette-dernière, afin de se faire indemniser des pertes matérielles subies.

16. Quid de la sinistralité en assurance facultés. – Selon le dictionnaire Larousse, le terme sinistre signifie « *un fait dommageable pour soi-même ou pour autrui de nature à mettre en jeu la garantie d'un assureur* »²⁶. En matière d'assurances, le sinistre se définit comme « *la survenance de dommages, au sens de l'article L. L242-1 du Code des assurances, ayant pour effet d'entraîner la garantie de l'assureur* » aux termes de l'article A. 243-1, annexe II, §Définitions du Code des assurances²⁷. Autrement dit, constitue un sinistre - pendant la période de couverture de la garantie - la réalisation d'un risque ordinaire du transport maritime, ayant entraîné la survenance d'un dommage matériel ou une perte de la marchandise transportée et assurée, causant ainsi un préjudice financier et commercial à assuré

La sinistralité, quant à elle, est généralement exprimée par un ratio - communément appelé dans le jargon des assureurs : Loss Ratio (L/R) ou ratio de sinistralité (S/P) -, calculé sur le montant des sinistres indemnisés par la compagnie d'assurances et celui des primes encaissées par celle-ci.²⁸ En d'autres termes, il s'agit d'un indicateur financier, un taux qui va permettre de connaître la rentabilité d'une police d'assurance. Ce taux doit être, en principe, inférieur à 1, les montants de primes encaissées devant être supérieures aux coûts liés à la gestion du sinistre et l'indemnisation. A cet égard, plusieurs facteurs sont pris en considération pour quantifier l'importance de la sinistralité sur un marché assurable donné, tels que les risques spécifiques qu'encourt le bien assurable sur ce marché donné, les facteurs politico-économiques etc. Le taux de sinistralité aura *in fine* une incidence sur le montant des primes d'assurances, l'opportunité de réassurance ainsi que sur la rentabilité des compagnies d'assurances. Plus le ratio sera faible, plus les primes seront avantageuses pour l'assuré ou son bénéficiaire, et plus les compagnies d'assurance pourront s'assurer d'une certaine rentabilité sur le marché sur lequel elles opèrent, rentabilité essentielle à leur équilibre financier.

²⁶ Dictionnaire de la langue française, Larousse

²⁷ Le Lamy Assurances 2020, Partie 2 Assurances, §3355

²⁸ Définition : <http://lalanguefrancaise.com>

Avec l'intensification des échanges et du transport maritime sur le continent africain, le marché de l'assurance maritime sur facultés est apparu comme propice et attractif pour les Assureurs français et étrangers qui ont su l'intégrer et développer leurs affaires. Par le biais de courtiers en assurance français qui ont démarché les commerçants européens et internationaux, appelés des « traders » dans le milieu maritime, les compagnies d'assurance assurent désormais des cargaisons agricoles expédiées par ces traders qui ont développé des partenariats commerciaux en Afrique.

Toutefois, ce marché demeure assez difficile. D'une part, la rentabilité est moindre que celle escomptée, d'autre part la tension sur le marché assurantiel rend la situation plus tendue car les assureurs ont désormais plus d'attentes qu'auparavant. Hormis les risques classiques du transport maritime des marchandises évoquées plus haut et dont leur survenance est susceptible de produire des sinistres, le développement du commerce maritime avec l'Afrique présente également des risques plus spécifiques. En effet, doivent être pris en compte des facteurs politico-économiques propres aux pays membres de différentes Communautés économiques régionales (CER) de l'Union Africaine, des réglementations sanitaires pour l'importation des marchandises spécifiques à certains pays, des usages et pratiques portuaires propres à chaque Port de l'Afrique de l'Ouest et du Sud- Est, et d'autres facteurs, qui peuvent dès lors engendrer des dommages supplémentaires et des pertes, ayant directement des conséquences sur la sinistralité et sur les acteurs.

A ce titre, si les sinistres qui sont couverts par la police de l'assurance sont très élevés, l'indemnisation de l'assuré le sera également. En effet, cela conduira à une perte de rentabilité pour les compagnies d'assurance, et plus généralement le marché d'assurance facultés. Le transporteur, quant à lui, risque d'engager sa responsabilité s'il est prouvé que les dommages ont été produits durant le voyage maritime. L'assureur facultés, dès lors que subrogé dans les droits de son assuré ou de l'ayant-droit à la marchandise, bénéficiaire de l'indemnité d'assurance – après avoir indemnisé celui-ci – pourra actionner un recours en responsabilité contre le transporteur. Pour ce faire, encore faut-il que l'assuré à qui incombe des obligations en cas de survenance de sinistre, ait pris les mesures nécessaires sur la marchandise pour préserver ce recours des assureurs à l'égard du transporteur-armateur. Dans cette démarche, l'ayant-droit à la marchandise – généralement le réceptionnaire - aux ports africains ainsi que l'expert facultés nommé par les courtiers en assurance et agissant pour le compte des Intérêts cargaisons joueront un rôle important dans la limitation du dommage et *in fine* la conservation

dudit recours. En effet, au-delà de la limitation des coûts liés au sinistre, le contrôle de la sinistralité revient indirectement à préserver le recours des assureurs facultés en ce que ce dernier peut impacter les résultats d'une police, à travers le produit du recours.

Par conséquent, il est dans l'intérêt des acteurs concernés (assureurs, P&I, assurés, transporteur *etc.*) par ces opérations de s'adapter aux contraintes de ce marché et d'œuvrer aux fins de maîtriser au mieux la survenance des risques et donc contrôler la survenance des sinistres, en mettant en place des moyens divers. Et c'est ici même que réside l'un des intérêts de la présente étude au fil de laquelle nous tâcherons d'analyser et démontrer l'action des acteurs susvisés et le rôle central de l'expert facultés dans cette synergie.

17. L'adaptation du marché de l'Assurance et des autres acteurs concernés. -

De ce fait, le marché de l'Assurance sur facultés dans le secteur du transport maritime en Afrique est sensible non seulement aux variations de flux du transport de marchandises mais également aux contraintes liées à la nature de chaque marchandise, aux risques inhérents au voyage maritime, aux opérations de chargement, de déchargement et manutention, et aux sinistres qui en découlent.

L'autre moyen concerne la prévention de risques encourus par les *soft commodities* avant et durant le voyage maritime. La prévention résulte des mesures spécifiques au conditionnement et à la conservation de la marchandise dans les cales du navire ou dans le conteneur afin de les protéger.

Pour cela et au regard des risques considérables et des dommages importants sur les cargaisons agricoles, l'élaboration des mesures préventives pré- et post- transport maritime est devenue une nécessité aux yeux des acteurs de cette chaîne logistique y compris pour les P&I Club (*Protection & Indemnity Club*) qui sont des mutuelles d'armateurs et qui couvrent la responsabilité civile de ces derniers et des affréteurs de navires que les assureurs traditionnels ne garantissent pas²⁹. Désormais les P&I couvrent 90% des risques maritimes « responsabilité civile » (*ci-après* RC). Il est dès lors dans l'intérêt des P&I de prévenir la survenance des dommages sur les marchandises agricoles qui peut parfois être de grande ampleur, afin de tenter de limiter les réclamations de dommages, les « *cargo claims* ». A titre illustratif, concernant le transport de marchandises en Afrique, the American P&I Club a énoncé que

²⁹ V.G. Machiafava, La nature juridique des P&I Clubs, DMF 2014, 395

les réclamations de dommages toutes marchandises agricoles confondues s'élevaient à 25% en moyenne des réclamations totales reçues et que dans cette catégorie, les réclamations de dommages de riz en sacs dans les régions de l'Afrique de l'Ouest étaient les plus fréquentes³⁰. De même, dans le cadre de l'élaboration des mesures de prévention, des experts peuvent être appelés à conseiller les chargeurs au regard de leurs connaissances techniques sur le produit et leur expérience sur le marché du transport maritime. Les experts facultés vont aussi intervenir post-voyage maritime lors des opérations de déchargement pour le compte des intérêts cargaisons - après avoir été missionnés par les assureurs facultés - pour suivre le déchargement des navires, constater des éventuels dommages, mettre en place des mesures prophylactiques sur ces dommages et la marchandise saine pour la conserver, et en limiter les pertes par la mise en place des procédures spécifiques que nous exposerons en détail dans le présent mémoire.

18. Délimitation du champ d'étude. – Le transport maritime de marchandises de matières premières et agricoles est prédominant dans les régions africaines de l'Ouest et du Sud-Est dont le commerce est en expansion depuis une dizaine d'années, attirant les investisseurs étrangers et ainsi les acteurs du commerce et transport maritime.

Il convient de préciser que ce mémoire porte uniquement sur le transport maritime des marchandises transportées sur navire conventionnel ou conteneurisé. Par ailleurs, ce travail ne concerne que les marchandises appelées *soft commodities* ou marchandises agricoles, principalement le riz, le cacao, le sucre, les fruits conteneurisés, dont le commerce en plein essor, est particulièrement intéressant dans un continent qui a longtemps été en marge de la mondialisation. Seront mis en exergue les problématiques présentes dans certains pays chargeurs - qui sont les principaux partenaires de l'Afrique – ayant une incidence dans la prévention mise en place au départ et la survenance de certains dommages à l'arrivée. L'état du marché de l'assurance facultés sera également présenté afin de comprendre l'intérêt et les enjeux de mettre en place des procédures dans le but de contrôler la sinistralité.

Les mesures de prévention de la marchandise pour la préparer au voyage maritime élaborées par les P&I Club ainsi que les mesures de conservation de la marchandise à la fin du transport maritime mises en place par l'assuré, le destinataire sous les recommandations des experts

³⁰ <https://www.american-club.com/page/bagged-rice-cargoes>

seront exposées et analysées ici afin de comprendre leur intérêt et démontrer leur efficacité dans la prévention des risques et la limitation des pertes. Enfin, les moyens en vue de préserver le recours des assureurs facultés seront également traités en ce qu'ils contribuent indirectement à limiter le coût du préjudice et contrôler la sinistralité entendue au sens large.

19. Problématique. – Ce mémoire a pour objectif de mettre en évidence le rôle de l'expert facultés, avec le concours des autres acteurs du secteur maritime, dans la minimisation des dommages et des pertes en Afrique. Il convient d'étudier en quoi l'expert facultés est un important maillon dans l'objectif commun de contrôle de la fréquence et de l'étendue des sinistres sur les marchandises agricoles transportées en mer au départ et à l'arrivée des celles-ci en Afrique de l'Ouest et du Sud-Est.

L'intérêt de traiter du rôle de l'expert facultés dans le contrôle de la sinistralité en Afrique réside dans la mise en perspective des rapports qu'il entretient avec les divers acteurs dudit secteur, et à travers les différentes étapes de l'acheminement de la marchandise du port de chargement à son entrée dans les magasins réceptionnaires ou encore jusqu'à sa livraison. L'objectif premier étant l'application des mesures de conservation de la marchandise par assuré sous les recommandations de l'expert, la limitation des pertes et la préservation du droit de recours des assureurs facultés. La pertinence de cette étude relève de la capacité et la nécessité des acteurs du transport maritime de marchandise à s'adapter aux contraintes du commerce africain, sur le continent africain.

20. Annonce de plan. - Pour répondre au mieux à cette question, nous appréhenderons dans une première partie les implications théoriques du contrôle de la sinistralité dans le transport maritime des *soft commodities* (**PARTIE I**). Nous traiterons dans une seconde partie des implications concrètes de l'expert facultés dans la limitation des pertes et la préservation du recours des assureurs facultés (**PARTIE II**).

PARTIE I. LES IMPLICATIONS THÉORIQUES DU CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ DANS LE TRANSPORT MARITIME DES *SOFT COMMODITIES*

21. La sinistralité des *soft commodities*. - Les *soft commodities* sont des produits tels que le riz, le sucre, les fèves de cacao et les produits afférents, qui n'exigent pas de transport réfrigéré. Les fruits frais ne sont en principe pas des marchandises difficiles à transporter, leur sinistralité étant importante mais différente par rapport à d'autres céréales ou fruits transportés par voie maritime.

22. Des spécificités existantes. - Or, le commerce maritime des *soft commodities* en Afrique implique des spécificités qui contribuent à une sinistralité importante, dont il convient d'en maîtriser l'ampleur. En effet, comme dans chaque marché des biens destinés au commerce international et au transport par mer, les enjeux commerciaux, financiers et juridiques des parties concernées par ces opérations doivent toujours être pris en considération dans l'objectif de préserver leurs intérêts.

23. Un contrôle nécessaire. - De fait, il est nécessaire de contrôler le taux de sinistralité sur le marché des *soft commodities* en maîtrisant au mieux la probabilité de réalisation des risques inhérents au transport maritime de marchandises ainsi que les risques spécifiques aux points de départ et d'arrivée de celles-ci, dans l'objectif de limiter la survenance des dommages sur la cargaison.

24. Focus sur les chaînes logistiques de certaines commodités agricoles. – Dans cette étude, il s'agit de cibler d'une part la chaîne logistique des cargaisons comme le riz en sacs transportés sur navire conventionnel dont les risques particuliers liés au voyage maritime de l'Asie du Sud-Est à destination de l'Afrique de l'Ouest et du Sud-Est sont sources des sinistres souvent considérables.

De même, la chaîne logistique du transport de marchandise comme le cacao, au départ de l'Afrique de l'Ouest, principalement du Ghana, de la Côte d'Ivoire et du Nigéria illustrera également nos propos futurs afin de mettre en avant aussi bien les particularités au regard des enjeux de chaque transport spécifique de marchandises agricoles que l'exigence pour les acteurs du transport maritime de marchandise de mettre en place des mesures

préventives. Ces facteurs démontreront les impacts sur la sinistralité. Le cacao et le riz serviront à illustrer nos propos comme il s'agit des principales marchandises au départ et à destination de l'Afrique.

Il s'agira ainsi de présenter d'une part les enjeux spécifiques de ce marché de transport maritime de marchandises agricoles en Afrique particulier lesquels rendent essentielle la mise en place d'un contrôle sur la sinistralité des *soft commodities* (**TITRE I**), et d'autre part d'exposer les aspects de la mise en œuvre d'un tel contrôle (**TITRE II**).

TITRE I. LES ENJEUX NÉCESSITANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN CONTRÔLE EFFECTIF SUR LA SINISTRALITÉ EN AFRIQUE

25. Une sinistralité, fonction des risques. - Les principales routes maritimes qui sont empruntées par les navires conventionnels ainsi que par les porte-conteneurs transportant du riz, du sucre, des fèves de cacao ensachés, comprennent les risques ordinaires qui pèsent sur un voyage par mer traditionnel ainsi que les risques qui sont spécifiques aux ports de chargement et de déchargement desdites commodités³¹. Ces risques ont une influence sur la probabilité de survenance des sinistres ce qui justifie l'instauration de mesures particulières pour prévenir les dommages et *in fine* limiter le volume des marchandises agricoles sinistrées.

26. Des intérêts divers. - A titre liminaire, il est opportun de préciser que, préalablement au transport maritime de marchandise, il existe un contrat de vente de cette marchandise entre l'expéditeur-vendeur et le destinataire-acheteur - qui est souvent le réceptionnaire. Les parties ont intérêt à ce que la marchandise arrive saine et à bon port c'est-à-dire sans avaries ou dommage particulier, pour leur bon commerce. Il est à noter que l'étendue des coûts et les risques de parties peuvent varier car ces derniers sont déterminés par l'incoterms® choisi par les parties au moment de la vente.

27. La couverture des risques sur la marchandise. - En fonction de l'incoterms®, l'acheteur ou le vendeur a pour devoir d'assurer la marchandise qui va être transportée. Cette police d'assurance dite facultés a pour objet la couverture de certains risques traditionnels liés au transport maritime. En cas de dommage constaté sur une partie ou la totalité de sa cargaison, et seulement si ce dommage a pour origine un risque couvert par ladite police, l'assureur versera une indemnité d'assurance à l'assuré ou à son bénéficiaire.

Toutefois, si dans l'hypothèse d'un marché sur lequel la probabilité de réalisation d'un risque couvert par une police d'assurance est élevée, les assureurs ont un fort intérêt à s'assurer d'un taux de sinistralité faible pour assurer une meilleure rentabilité de leur police d'assurance et *in fine* rester compétitif dans ce marché donné.

³¹ Du mot anglais « commodities » qui signifie marchandise

28. Les intérêts des ayant-droits à la marchandise compromis. – De même, la survenance à répétition des sinistres influencera également les intérêts cargo c'est-à-dire les intérêts des ayants droit à la marchandise i.e. assuré ou son bénéficiaire, impliquant des conditions de renouvellement de la police d'assurance à un coût plus élevé. En conséquence, il est impératif que des mesures soient prises par les acteurs concernés du transport maritime de marchandises pour contrôler la réalisation des risques de sinistre afin de préserver leurs divers intérêts.

Il s'agira donc de démontrer dans ce titre les raisons pour lesquelles l'établissement d'un contrôle de sinistralité se révèle primordial en étudiant d'une part les situations justifiant la mise en place d'un tel contrôle (**Chapitre 1**), et d'autre part les risques inhérents au transport maritime nécessitant ce contrôle d'autre part (**Chapitre 2**).

CHAPITRE I. UNE SITUATION JUSTIFIANT LA MISE EN PLACE D'UN CONTRÔLE SUR LA SINISTRALITÉ

Afin de mieux percevoir l'intérêt de contrôler la survenance des sinistres sur les cargaisons agricoles, il conviendra d'abord de s'intéresser au marché de l'assurance de *soft commodities* transportées par mer (**Section 1**), puis de considérer les intérêts des acteurs en jeu (**Section 2**).

Section 1. Le marché de l'assurance de soft commodities à destination de l'Afrique

I. L'évolution du marché de l'assurance maritime de marchandise

29. La part du transport maritime des marchandises. - Le transport maritime des marchandises représente 90% du trafic mondial grâce à une très grande capacité de chargement des navires en termes de volume de marchandises. Autrement dit, le transport maritime peut être considéré comme le mode de transport le plus répandu pour les échanges commerciaux de marchandises de toute nature, et notamment les *soft commodities*.

30. L'évolution du marché de l'assurance maritime. - Corrélativement au poids mondial du transport de marchandises par mer, le marché de l'assurance maritime est étroitement lié à la conjoncture économique puisqu'il est très dépendant du volume des échanges internationaux et reste *in fine* très « volatil »³². Pour avoir un ordre d'idée en chiffres, en France, la part de l'assurance marchandises transportées s'élevait à 40% environ du volume des primes encaissées, en 2011. Lesdites primes s'élevaient pour l'exercice de 2010-2011 à environ 2 milliards d'euros, si bien que la France faisait partie de cinq premiers acteurs du marché mondial de l'assurance transport³³. A cet égard, selon l'IUMI³⁴, la part de l'assurance française de marchandise transportée au niveau mondial s'élevait à 6,3% pour le même exercice susvisé contre 9% pour la Chine et l'Allemagne et 8% pour le Royaume-Uni.

³² <https://www.argusdelassurance.com/acteurs/assureurs/la-place-de-l-assurance-transport-francaise-dans-un-marche-mondial-volatil.52633>

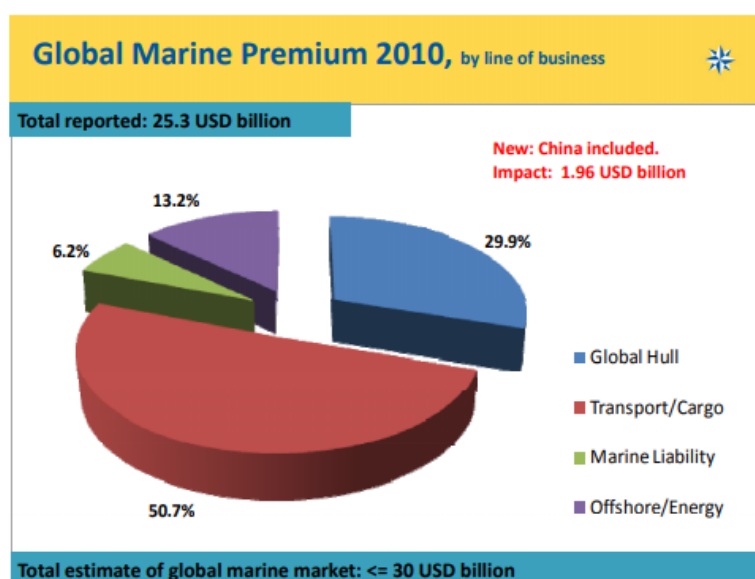
³³ Professeur Philippe Delebecque, *Le Précis du Droit Maritime*, Dalloz, 14^e édition, p.881 – 882, §1085

³⁴ International Union of Marine Insurance, 2011

Bien que le transport de marchandises ait connu sa plus forte hausse entre 2010 et 2017, à savoir une hausse de 4,7%³⁵, cela a paradoxalement eu l'effet inverse en matière d'assurances transport maritime. Selon les chiffres de la Fédération Française de l'Assurance, en transport maritime le montant de primes d'assurance encaissées en 2017 atteignait 1,5 milliards d'euros, incluant affaires directes et acceptations de réassurance, dont 933 millions d'euros pour les marchandises et 619 pour l'assurance corps, ce qui correspondait à une baisse de 4,6% par rapport à l'année précédente, surtout dû à un recul de l'activité Corps³⁶.

31. Sur les primes d'assurances. - S'agissant plus précisément de l'évolution de primes d'assurances collectées en matière de transport maritime de marchandises, il conviendra ici de faire un état de lieux pour la période 2010 à 2019 – les chiffres de 2020 n'étant pas encore publiés.

A cet égard, en 2010 la part de primes collectées d'assurance marchandises transportées par mer représentait 50,7% du marché global de l'assurance maritime, selon les chiffres publiés dans le « *Global Marine Insurance report 2011* » par l'IUMI³⁷.



38

Source: Public statistics of IUMI for the year 2010

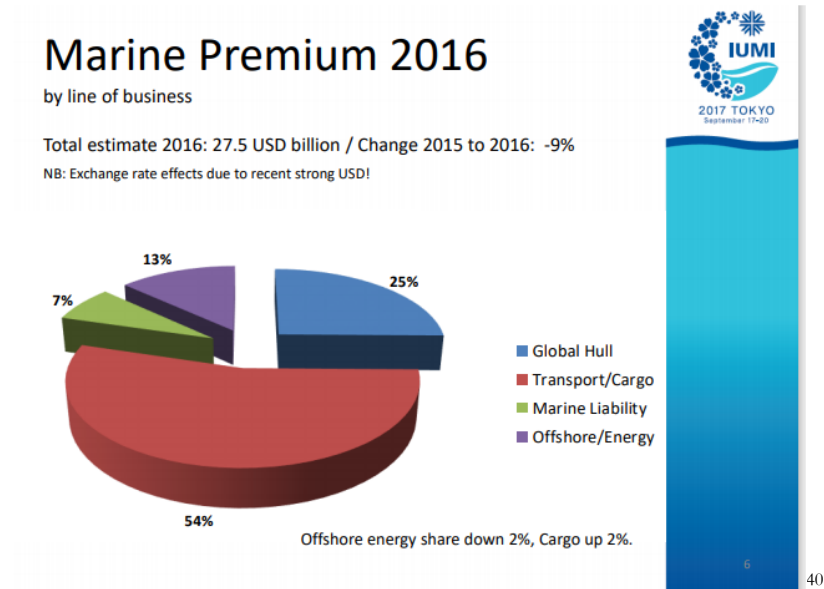
³⁵ L'Argus de l'Assurance, *Assurance Transports : le marché français ne tire pas pleinement profit de la reprise*, 2018

³⁶ <https://www.argusdelassurance.com/institutions/assurance-transports-le-marche-francais-ne-tire-pas-pleinement-profit-de-la-reprise.131134>

³⁷ [Global Marine Insurance Report 5eb53a021cba1.pdf](https://www.iumi.com/statistics/public-statistics)

³⁸ <https://iumi.com/statistics/public-statistics>

En 2016, ladite part des primes d'assurances marchandises collectées représentait 54% du marché global d'assurance maritime, soit une hausse de 3,3% par rapport en 2010 selon l'IUMI³⁹.

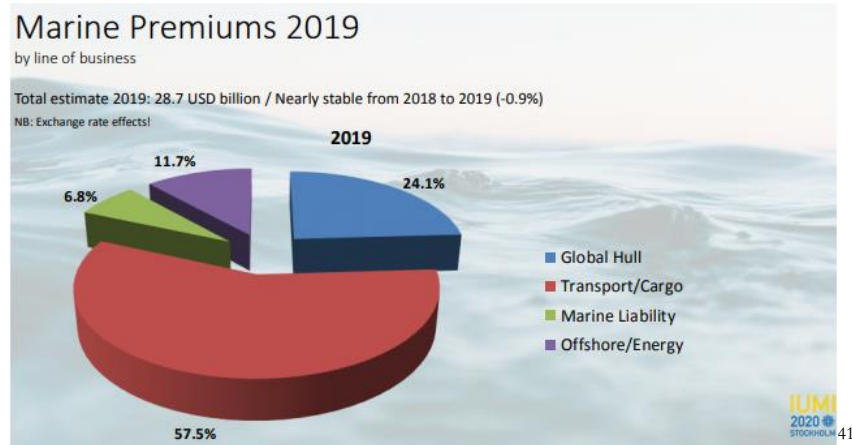


Source: Public statistics of IUMI for the year 2016

31. La reprise du marché d'assurance maritime sur facultés. - Enfin, selon les derniers chiffres publiés par l'IUMI, en 2019, la part des primes d'assurance marchandises transportées par mer s'élevait à 57,5% des primes totales d'assurance maritime, collectées, ce qui reflète assez pertinemment la reprise du marché d'assurance marchandise transportée par voie maritime au niveau mondial.

³⁹ [Global Marine Insurance Report 5eb5316fa5a0c.pdf](#)

⁴⁰ <https://iumi.com/statistics/public-statistics>



Source: Public statistics of IUMI for the year 2019

Par ailleurs, bien que les primes d'assurances marchandises collectées occupent une place significative du marché global de l'assurance maritime, dans plusieurs marchés d'assurances nationaux tels que le France et le Royaume-Uni (Lloyds) les primes d'assurance cargo⁴² collectées ont chuté et stagné entre 2012 et 2019 comme l'illustre-t-il le tableau suivant :



⁴¹ <https://iumi.com/statistics/public-statistics>

⁴² Cargo signifie cargaison, marchandise

⁴³ [IUMI Stats Report_5fa1363802ef0.pdf](#)

II. L'évolution du taux de perte de marchandises transportées par mer sur le marché d'assurance international et sur le marché européen

32. L'évolution du taux de perte. – Le taux de perte désigne le montant en pourcentage des pertes financières subi par le bénéficiaire de l'assurance. Il est opportun de mettre en perspective les données des taux de perte sur le marché international d'assurance maritime de marchandises et le marché européen de l'assurance maritime de marchandises afin d'avoir une meilleure perception de l'état de ces marchés et du niveau de sinistralité. A ce titre, pour la présente étude, il sera intéressant de présenter le marché européen de l'assurance maritime de marchandises puisque ce sont les courtiers en assurance maritime et assureurs français et européens qui négocient les polices d'assurances facultés avec les « traders » qui entreprennent le commerce international de *soft commodities* à destination de l'Afrique et qui assurent *in fine* les risques du transport maritime sur les *soft commodities*.

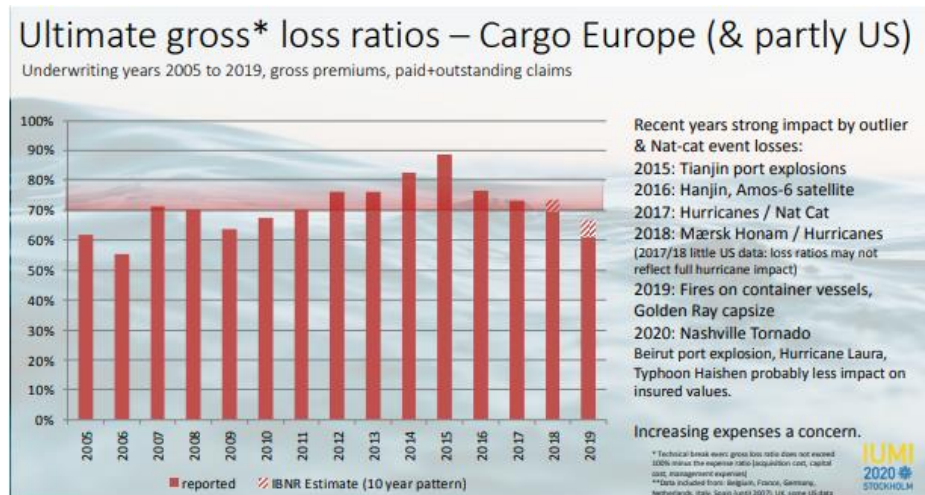
33. Au niveau mondial. - Dans son Rapport publié en 2011, l'IUMI recensait les taux de perte bruts - ou le « *Loss ratio* »⁴⁴ - pour les marchandises transportées par mer et assurées au niveau mondial (et non par région). Entre 1998 et 2010, les taux de perte étaient très élevés atteignant quasi-systématiquement les 70% pour la période de 2007 à 2010, ce qui démontre que l'importance du taux de sinistralité ne permettrait pas ou peu la rentabilité des assureurs internationaux dans ce marché d'assurance marchandises⁴⁵.

34. Au niveau européen. - Concernant le marché européen de l'assurance maritime de marchandises, le taux de perte brut atteignait des niveaux très élevés allant entre 70% et 88% pour la période entre 2011 et 2018, ce qui affectait négativement les intérêts financiers des compagnies d'assurances comme elles perdaient en rentabilité. Par voie de conséquence, bien que le commerce international et le volume de marchandises transportée par mer se sont intensifiés, les Assureurs sont devenus de plus en plus hésitants à assurer des cargaisons avec un taux de risques important et un taux de sinistres élevé. Et même si en 2019 le taux de perte a baissé à 60% par rapport à la période 2011 - 2018, il reste tout de même élevé⁴⁶.

⁴⁴ Marine Cargo/Transport Gross Ultimate Loss ratio en anglais

⁴⁵ [Global Marine Insurance Report 5eb53a021cba1.pdf](#)

⁴⁶ [Global Marine Insurance Report 5f635f195ddcd.pdf](#)



Source: Public statistics of IUMI for the year 2019

35. Les effets. - Cette hausse considérable du taux de perte démontre que la probabilité de survenance des sinistres pendant le transport maritime est importante. Ceci peut s'expliquer par le nombre et la diversité des risques qui pèsent sur les marchandises, à savoir des risques inhérents à la navigation maritime, aux phénomènes météorologiques survenus lors du voyage maritime, ainsi que des risques inhérents à la nature de la marchandise. Il est à préciser que ces taux sont également impactés par les « super sinistres ».

Dès lors que le taux de sinistres est important sur un marché de marchandises donné, les assureurs sont moins enclins à assurer ladite cargaison puisqu'un taux de perte important rend ledit marché moins rentable.

III. L'état du marché de l'assurance maritime de marchandises sur la région de l'Afrique

A titre liminaire, il convient de noter que l'assurance marchandise ou assurance sur facultés couvre tous les risques liés à un transport maritime par la marchandise.

36. Les primes collectées sur le marché africain. - S'agissant des primes relatives à un transport à destination de l'Afrique, encaissées d'assurance marchandise – de toute nature - transportées par mer pour le continent africain, leur part reste relativement stable entre 2011 et 2014 s'élevant à environ 3% du marché mondial de l'assurance marchandises. En 2016, il y a eu un pic des primes d'assurances marchandises collectées pour la région de

l'Afrique atteignant les 4%, avant que ce taux ne recule à 2,9% en 2019 pour cette même région⁴⁷.

37. Les conséquences du recul des primes collectées. - Ce recul pourrait s'expliquer par l'importance de la sinistralité sur les marchandises de toute nature dans cette région compte tenu des facteurs liés non seulement au transport maritime et les périls de la mer dans les routes maritimes empruntées mais également à des facteurs propres aux pays de destination, liés notamment aux pratiques de la manutention portuaire des pays africains, aux difficultés de mettre en place des mesures conservatoires effectives pour préserver la marchandise afin de limiter les dommages, à l'insuffisance des normes de sécurité dans les ports etc. Tous ces facteurs ont tendance à augmenter les risques de survenance des sinistres, notamment dans certains ports africains tels que le port de Cotonou au Bénin, ou celui-ci de Monrovia au Libéria, dans lesquels les dommages sur les marchandises sont très importants. De fait, cela conduit les Assureurs à durcir leurs conditions de souscriptions compte tenu des résultats difficiles sur ces pays ces dernières années notamment.

38. L'état du marché d'assurance des *soft commodities*. - S'agissant de l'assurance de *soft commodities* à destination de l'Afrique, d'autres facteurs contribuent à augmenter la sinistralité sur ce marché. Ces facteurs sont corrélatifs à la prévention au départ.

39. Un taux de sinistralité élevé mais stable. - En effet, ces dernières années bien que le taux de sinistralité reste relativement stable, il demeure en revanche très élevé sur le marché africain des *soft commodities*. L'importance de ce taux est fonction du taux de sinistres très élevé sur les cargaisons de riz en sacs principalement. La sinistralité sur le riz en sacs s'explique par le nombre important de manquants, des sacs moisiss constatés aux ports de déchargement, ainsi que par les dommages liés à la manutention comme précédemment évoqué. Or, ces sinistres résultent généralement d'une mauvaise prévention au départ aux ports de chargement comme en Thaïlande, en Inde ou Chine ou encore à des facteurs politico-économiques et météorologiques présents dans les pays chargeurs rendant les conditions de chargement de la cargaison difficiles.

40. Une situation justifiant le contrôle de la sinistralité. - Eu égard de l'état du marché de l'assurance tel qu'exposé précédemment, il demeure primordial de contrôler le

⁴⁷ [Global Marine Insurance Report 5f635f195ddcd.pdf](#) et <https://iumi.com/statistics/public-statistics>

taux de sinistralité sur les marchandises agricoles pour des raisons non seulement financières, économiques pour les intérêts en présence, mais également sociales puisque les matières premières agricoles comme le riz, le blé, le sucre et d'autres graines constituent une part considérable des importations de l'Afrique qui reste dépendante de ces marchandises. En effet, au-delà des considérations relatives à la croissance économique et au développement des échanges commerciaux, les marchandises agricoles constituent un maillon vital de la chaîne alimentaire pour les populations africaines qui ne produisent que très peu des produits agricoles localement. Dès lors, contrôler les sinistres survenus sur les *soft commodities* revient à préserver la continuité du marché.

Partant, malgré une sinistralité relativement importante ces dernières années, le commerce par voie maritime de matières premières agricoles à destination de l'Afrique et au départ de celle-ci continue de se développer grâce à un effort continu de tous les acteurs de la chaîne logistique et ceux concernées directement et indirectement par la marchandise dans l'objectif de protéger leurs intérêts en contrôlant les risques de survenance de dommages.

Section 2. La sauvegarde des intérêts des parties

Chaque acteur direct ou indirect de la chaîne logistique d'une marchandise agricole a des intérêts à préserver. A cet égard, il est intéressant d'analyser ici les intérêts desdits acteurs pour mieux comprendre les enjeux d'œuvrer pour la maîtrise de la survenance des dommages sur les commodités.

I. Les intérêts des acteurs directement concernés par la marchandise

Sont concernés directement par le transport maritime des marchandises les Assureurs cargaisons (**A**), les Assurés ainsi que les Ayants-droit à la marchandise (**B**).

A. Les assureurs cargaison

41. La recherche de la rentabilité des contrats d'assurances facultés. - En matière d'assurance maritime de marchandise, l'assureur cargaison s'engage, en contrepartie du paiement d'une prime par l'assuré, à indemniser ce-dernier du préjudice que peuvent subir par des valeurs définies dans le contrat d'assurance, celles afférentes à des marchandises

et/ou des intérêts financiers, exposés à des risques maritimes⁴⁸. Comme il a été mentionné *supra*, l'assurance des marchandises ou assurance sur facultés va couvrir les risques encourus par la marchandise lors d'un transport maritime, et par extension de garantie le transport pré et/ou post-acheminement de la marchandise dans les entrepôts. Tout dépend de l'étendue de la couverture des risques consentie dans le contrat d'assurance. En d'autres termes, à la conclusion d'un contrat d'assurance facultés, une marchandise agricole donnée constituera la valeur assurable qu'il faudra expressément déterminer. Ensuite, en cas de sinistre intervenu et couvert par la police d'assurance ouvrant donc droit à indemnisation de l'assuré, il conviendra au préalable de rechercher quel est l'intérêt assurable. En effet, l'exposition d'une marchandise aux risques de transport maritime n'est pas suffisante à l'ouverture d'une indemnisation par les assureurs. Encore faut-il établir un rapport entre l'indemnité d'assurance et la valeur du bien assuré. A cet égard, selon le Professeur Philippe Delebecque, il conviendrait de considérer trois conditions qui permettront de déterminer cet intérêt assurable à savoir que « *le risque maritime doit causer un préjudice à l'assuré, l'indemnité ne peut pas dépasser le préjudice qui est causé et le même préjudice ne peut pas être réparé deux fois par deux contrats différents* »⁴⁹.

42. De l'obligation d'indemnisation et des sinistres fréquents. - Une fois que l'intérêt assurable est établi, l'assureur cargaison doit indemniser son client à raison des seuls dommages matériels subis par une faculté en vertu du contrat d'assurance. Ainsi, dans la mesure où des sinistres surviennent fréquemment en causant des dommages importants et que l'assurance sur facultés couvre ces dommages, les assureurs cargaison sont dans l'obligation d'indemniser, et ce même si le sinistre est très élevé, au détriment de la rentabilité recherchée par la police d'assurances. Il est donc dans l'intérêt financier des assureurs que des sinistres de grande ampleur ne surviennent pas.

43. Des volumes de marchandises agricoles assurables importants. - Sur le marché des *soft commodities* transportées par mer, le volume de marchandises agricoles - qui est assuré - à destination de l'Afrique demeure considérable. Des navires conventionnels arrivent et accostent tous les jours aux ports africains - comme aux ports d'Abidjan, de Lomé, de Conakry, du Libéria, du Cotonou et bien d'autres - pour décharger des tonnes de riz, de blé, de sucre et d'autres produits agricoles à destination du marché local ou des pays voisins

⁴⁸ Philippe Delebecque, *Le Précis du Droit maritime*, Dalloz, 14^e édition, §1105, p.899

⁴⁹ Philippe Delebecque, *Le Précis du Droit maritime*, Dalloz, 14^e édition, §1119, p.910

qui n'ont pas de port comme le Mali ou le Niger. Ces marchandises sont en principe mises dans des sacs de 22,5 kg, 25kg ou encore 50kg et arrimées dans les cales des navires pour leur transport, mais il arrive que celles-ci soient transportées en vrac. Pour illustrer le volume important de marchandises agricoles, sous réserve de la jauge brute du navire affrété pour le transport de ladite marchandise, une cargaison de riz en sacs peut être constituée de 500 000 sacs de 50kg de riz et de 200 000 sacs de 25kg de riz pour un total de 30 000 tonnes métriques de cargaison. Autre exemple, au port de Monrovia au Libéria, il arrive que des navires déchargent plus de 1 000 000 de sacs de 50kg de riz soit un total de 50 000 tonnes métriques de cargaison.

Or, comme ces marchandises agricoles encourent des risques plus importants, la sinistralité devient plus conséquente en raison de l'étendue souvent considérable des dommages constatés dans ces ports et malgré une valeur marchande peu élevée. Les assureurs cargaison ont donc encore plus intérêt à contrôler la survenance des sinistres afin de préserver au mieux leur taux d'assurance, rentabilité de leurs polices et leurs intérêts financiers qui sont en jeu.

44. Les intérêts juridiques. - Au-delà des intérêts financiers, le contrôle de la sinistralité entendu au sens large induit également de préserver les intérêts juridiques des assureurs cargaison, et ce, dans la conservation du droit de recours de ces-derniers. En effet, une fois l'indemnité d'assurance versée, ce sont les assureurs cargaison qui vont être subrogés dans les droits de l'ayant-droit à la marchandise et pourront ainsi former recours afin de rechercher la responsabilité des auteurs de dommages, notamment la responsabilité de l'armateur-transporteur, ou encore à titre subsidiaire la responsabilité des manutentionnaires (pour les dommages intervenus pendant les opérations de déchargement).

B. L'assuré

45. La qualité d'assuré du contrat d'assurances sur facultés. – En général, en matière d'assurance sur facultés, le chargeur-expéditeur est en principe l'assuré mais pas forcément le propriétaire de la marchandise car il en transfère souvent le bénéfice à son acheteur⁵⁰. L'assurance maritime sur facultés va couvrir les risques du voyage maritime, aux marchandises transportées ou prises en charge par des professionnels transporteurs ou

⁵⁰ Philippe Delebecque, *Le Précis du Droit maritime*, Dalloz, 14^e édition, §1140, p.927

auxiliaires de transport. De plus, le contrat d'assurance concerne les marchandises « neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge et ayant la première côte d'une société de classification membre à part entière de l'Association Internationale de Sociétés de Classification »⁵¹.

46. Des intérêts commerciaux et financiers. - Les assurés ont intérêt à ce que peu de dommages ne surviennent au cours du transport maritime de sorte à préserver leur finance et leur commerce. En effet, si le taux de sinistralité devient trop important sur un marché spécifique de commodités comme le marché du riz par exemple, les assureurs cargaison seront plus réticents à l'idée de garantir les risques du transport maritime du riz ou alors ils rendront les conditions de souscription à une police d'assurance facultés plus strictes et les primes plus couteuses. Or, sans assurance maritime, le transport maritime des marchandises devient trop couteux puisque les risques encourus par la marchandise sont trop importants et les conséquences pour l'assuré peuvent s'avérer désastreuses.

47. Des difficultés locales de la part de l'assuré africain. - Néanmoins, notons que l'assurance ne doit pas devenir une source d'enrichissement pour l'assuré. Elle sert seulement à indemniser ses pertes ou gains manqués. Or, dans le marché de *soft commodities* en Afrique, certains assurés africains niant le principe de l'assurance cherchent *a contrario* à s'enrichir par la mise en œuvre de leur assurance dommages. En effet, ils trouvent des moyens afin de parvenir à cette fin, comme par exemple leur refus de signer les chiffres constatés contradictoirement par les experts, ou encore en ne prenant pas toutes les dispositions nécessaires pour préserver la marchandise, limiter le dommage.

48. L'identification de l'ayant-droit à la marchandise. - L'ayant-droit à la marchandise est toute personne ayant un intérêt sur la marchandise expédiée. En principe, il s'agit du destinataire de la marchandise, à savoir l'acheteur, le réceptionnaire final – qui peut être une personne différente de l'acheteur -, le porteur du connaissement maritime (ou Bill of Lading) ou du « *Notify party* ». Suite au déchargement de la marchandise agricole aux ports africains, celle-ci est ensuite acheminée aux entrepôts portuaires ou magasins réceptionnaires pour son tri en vue de sa livraison aux clients ou sa commercialisation sur le marché local. Il

⁵¹ Philippe Delebecque, Le Précis du Droit maritime, Dalloz, 14^e édition, §1215, p.990

paraît donc évident que si une partie de ladite marchandise est avariée ou considérée en perte totale, l'ayant droit à la marchandise ne pourra pas honorer toutes les commandes et les livraisons à ses clients puisqu'une quantité de cette marchandise ne sera pas forcément réutilisable ou propre à la consommation humaine.

49. Des pertes économiques. - Cela peut engendrer des pertes économiques pour l'ayant-droit à la marchandise puisqu'il n'atteindra pas le chiffre d'affaires escompté par la revente de la cargaison dans le marché local et enregistrera des pertes dans son bilan comptable. Plus encore, cela peut mettre à mal les relations d'affaires entre les parties ce qui n'est pas bon pour la viabilité de l'entreprise et du commerce.

De fait, les ayants-droit ont tout aussi bien intérêt à ce que la fréquence de dommages soit maîtrisée.

II. Les intérêts des acteurs indirectement concernés par la marchandise

D'autres acteurs du transport maritime cherchent à préserver leurs intérêts en œuvrant aux fins de contrôler le taux de sinistralité. Il s'agit des acteurs indirectement concernés par la marchandise mais pour qui la sinistralité constitue un enjeu très important, à savoir l'armateur-transporteur, les P&I Club et les entreprises de manutention portuaire.

A. L'armateur-transporteur

50. De la responsabilité de l'armateur-transporteur. - Dans le cadre du contrat de transport de marchandises, l'armateur du navire, en sa qualité de transporteur, peut engager sa responsabilité en cas de mauvaise exécution ou de l'inexécution du contrat à l'égard de son cocontractant. En effet, incombe au transporteur de marchandises une responsabilité de plein droit – instituée aux articles 3 et 4 de la Convention des Bruxelles du 25 août 1924 – lorsque la marchandise qui lui a été confiée a subi des pertes ou d'avaries imputables au transport maritime⁵². En droit français, l'article L.5422-12 du Code des transports dispose que :

⁵² Pierre Bonassies & Christian Scapel, Traité du droit maritime, 3^e édition, p.813

« Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent » d'un des neuf cas exceptés énumérés dans ledit article pour s'exonérer de sa responsabilité. En d'autres termes, en cas de pertes ou de dommages intervenus lors du voyage maritime, le transporteur en est présumé responsable, à condition que des réserves ait été prises ou qu'une expertise ait eu lieu dans les délais imposés par la convention. Selon les Professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel, la règle de responsabilité de plein droit est justifiée dans la mesure où elle fait peser sur le transporteur maritime « la responsabilité des dommages d'origine inconnue »⁵³.

51. Des dommages généralement imputables au transporteur. - En effet, comme il a été expliqué *supra*, les dommages sur la marchandise intervenus durant le transport maritime sont souvent nombreux, de sorte que les ayants-droit à la marchandise ne puissent pas toujours déterminer la cause exacte et précise des dommages, lors de la constatation des dommages à la livraison. Toutefois, la nature des dommages est généralement apparente tels que la mouille, les pillages *etc.*, de sorte que la responsabilité de plein droit du transporteur soit recherchée. Dans la pratique du transport maritime, la responsabilité du transporteur est quasi-systématiquement recherchée. Pour cela, il est évidemment dans son intérêt que des mesures prophylactiques sur la cargaison transportée soient mises en place durant le voyage maritime pour limiter la survenance des sinistres.

B. Les P&I Clubs

52. Des réclamations importantes contre le transporteur. - En matière d'assurance maritime, compte tenu de la valeur considérable des navires modernes et de la marchandise qu'ils transportent et de la fréquence des sinistres due aux risques du transport maritime, les réclamations afférentes à un sinistre pourraient facilement nuire une compagnie d'assurance⁵⁴. C'est pour cette raison que la coassurance systématique pour les marchandises et la création des mutuelles d'armateurs sont particulièrement développées dans un but de répartir ou diviser les risques maritimes entre plusieurs entités.

⁵³ Pierre Bonassies & Christian Scapel, *Traité du droit maritime*, 3^e édition, p.815

⁵⁴ Philippe Delebecque, *Le Précis du Droit maritime*, Dalloz, 14^e édition, §1089, p.884

53. Les risques couverts par les Clubs. - S'agissant des mutuelles d'armateurs, communément appelées les Clubs de protection et d'indemnité (P&I Club)⁵⁵, elles jouent, depuis leur création, un rôle essentiel dans le transport maritime. Ces entités ont une politique de couverture de risques plus flexible, si bien qu'elles peuvent autoriser les Comités (Board), via la clause « *omnibus rule* » à prendre en charge certaines réclamations qui ne sont pas prévues par le contrat, mais qui s'y attachent⁵⁶. L'objectif du Club étant la protection des armateurs-transporteur, ils accordent - entre-autres - des garanties RC aux armateurs-transporteurs à l'égard de leurs cocontractants chargeurs en cas de dommages causés aux marchandises⁵⁷. Autrement dit, les Clubs garantissent tous les risques que les compagnies ne veulent pas prendre en charge, c'est-à-dire qu'ils vont couvrir notamment la responsabilité civile (RC *ci-après*) des armateurs et des affréteurs de navires que les assureurs traditionnels ne garantissent pas⁵⁸. Les principaux P&I Club sont "*the American Club, the GARD, the London P&I Club, the West of England, the Japan P&I*" et bien d'autres. Les P&I Club couvrent désormais « 90% des risques maritimes RC » et imposent, à cet égard, aux armateurs une « discipline sévère » juridique mais aussi technique.

Parmi les garanties octroyées par les Clubs, « *la responsabilité des armateurs-transporteurs à l'égard de leurs cocontractant chargeurs en cas de dommages causés aux marchandises* » est prise en charge par ceux-ci.

54. La prise en charge des réclamations dommages. - Dès lors, comme les P&I prennent en charge toutes les réclamations de dommages à la cargaison dans le cadre de la responsabilité de l'armateur-transporteur, l'importance de la sinistralité constitue un enjeu significatif pour eux, comme pour les assureurs cargaison, puisque les intérêts cargaisons vont systématiquement engager la responsabilité de l'armateur-transporteur au regard des dommages ayant eu lieu pendant le transport maritime. De fait, comme c'est dans l'intérêt financier des P&I à ce que le taux de sinistralité soit relativement faible, ces-derniers œuvrent de manière effective à l'élaboration des solutions pour limiter les dommages et les pertes, notamment en passant par la prévention qui fera l'objet du Titre 2.

⁵⁵ Protection and Indemnity Club en anglais

⁵⁶ Philippe Delebecque, Précis du Droit maritime, Dalloz, §1244, p.1007

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ V.G Marchiafava, *La nature juridique des P&I Clubs*, DMF 2014, 395

C. Les entreprises de manutention portuaire

55. Les opérations de chargement et de déchargement. - Les entreprises de manutention portuaire jouent un rôle important dans les opérations de chargement et de déchargement du navire. Pendant ces opérations, il y a un risque de survenance de dommage sur la marchandise en raison d'une manipulation brutale de celle-ci par les manutentionnaires portuaires, communément appelés « Stevedore » dans les ports africains.

56. Le monopole des stevedores dans certains ports africains. - En effet, dans certains ports d'Afrique les stevedores ont le monopole du marché de manutention portuaire ce qui engendre des difficultés quant au bon déroulement des opérations de déchargement que nous étudierons dans la partie II du présent mémoire. A ce titre, dans certains ports notamment à Cotonou, à Lomé ou à Monrovia, les dommages, dus à une manutention brutale de la part des stevedores, ne sont aucunement négligeables, bien au contraire. Par exemple, il est assez courant au port de Lomé au Togo, lors du déchargement d'un navire de riz en sacs, de constater une quantité conséquente des sacs de riz déchirés à cause des stevedores soit constatée. Ce type de dommage est causé par les méthodes de manutention inadaptées à la prise en charge de la commodité, ce qui va engendrer les dommages sur les sacs. Il se peut également que des sacs de riz soient volontairement déchirés par les stevedores dans le but de piller leur contenu et voler de la marchandise.

57. La responsabilité des stevedores. - En tout état de cause, la responsabilité des stevedores peut être recherchée également concernant les dommages survenus pendant les opérations de déchargement et de manutention. Il est donc dans leur intérêt d'être plus attentifs quant à la prise en charge de la marchandise afin d'éviter des dommages supplémentaires inutiles. Il semble opportun en l'espèce de préciser que la sinistralité due à la manutention pourra être effectivement contrôlée si et seulement si les stevedores veulent coopérer avec les protagonistes concernés par ces opérations notamment les ayant-droit à la marchandise et les experts facultés. Il est à noter que souvent aux ports africains, il existe des contrats conclus entre l'entreprise de manutention et le réceptionnaire de la marchandise, ce qui rend le recours contre les stevedores plus difficile en raison des clauses dudit contrat.

Ainsi, contrôler la sinistralité revient avant tout, pour les assureurs et les P&I, à connaître de manière approfondie les risques liés au transport maritime ainsi que tous les

risques qui pèsent sur les marchandises agricoles, à comprendre leur origine et à les évaluer afin d'en éliminer, ou du moins, d'en maîtriser les sources et la fréquence de dommages.

CHAPITRE II. LES RISQUES INHÉRENTS AU TRANSPORT MARITIME

58. L'influence des risques de transport sur le marché de l'assurance. - Les risques du transport maritime ont une influence certaine sur le marché de l'assurance puisque plus les risques seront importants, plus la probabilité de dommage sera élevée. Dès lors, la réalisation de ces risques aura pour conséquence le durcissement par les assureurs des conditions de souscription de police d'assurance à l'égard de commerçants et négociants qui, eux, cherchent à garantir leurs biens contre les dommages et pertes éventuellement intervenus pendant le transport maritime. Les risques de transport varient en fonction de la nature de la marchandise transportée et du mode de transport maritime choisi i.e. navire conventionnel (vraquier ou « bulk carrier », navire frigorifique), porte-conteneur etc...

59. Des commodités agricoles sensibles à leur environnement. - Les marchandises agricoles telles que le riz, le sucre, le cacao comme d'autres grains sont de surcroît des commodités sensibles à l'environnement dans lequel elles se trouvent. En effet, le riz et le sucre sont deux commodités sensibles à l'humidité de l'air et à la température ambiante au point qu'elles peuvent être affectées par des moisissures⁵⁹. Les risques d'infestation par des insectes et autres micro-organismes sont aussi très élevés⁶⁰. Les fèves de cacao sont également sensibles à l'humidité de l'air et des dommages de moisissures peuvent survenir.

60. Le transport de fruits et légumes frais. - D'autre part, les produits agricoles frais, tels que les fruits et légumes, principalement transportés dans des navires frigorifiques ou dans des conteneurs sont aussi sensibles aux variations de température et nécessitent un conditionnement et une surveillance continue pendant le voyage maritime. A ce titre, ces types de commodités, de par leur nature respirent, et peuvent être divisées en deux catégories à savoir les fruits climatériques et les fruits non-climatériques. En raison de l'intensité de respiration de ces fruits et de l'influence de la température, il est recommandé qu'ils soient transportés sous une température précise pour leur conservation. Or, ces commodités sont

⁵⁹ A.W. COOPER, *Lloyd's Survey Handbook*, Compiled and Edited by the Controller of Agencies Lloyd's, publié en 1952 et révisé en 1956

⁶⁰ Delphine Castera, *Le transport du riz par voie maritime*, Mémoire Droit maritime et des Transports, Droit 2020, CDMT

souvent soumises au risque de rupture de la chaîne de froid notamment pour des voyages maritimes longs en provenance ou en destination de l'Afrique.

61. Les principales routes maritimes à destination de l'Afrique. - Quant au voyage maritime, le transport maritime du riz se déroule au départ de l'Asie du Sud-Est à destination de l'Afrique de l'Ouest et du Sud-Est. Le sucre est principalement transporté en provenance du Brésil à destination de l'Afrique alors que le cacao est transporté au départ de l'Afrique à destination de l'Europe et de l'Asie. Enfin, concernant les fruits - le transport maritime de bananes et des mangues illustrera nos propos – le transport se déroule au départ de l'Afrique, notamment de la Côte d'Ivoire à destination de l'Europe. Ces diverses zones géographiques font l'objet de fortes variations de température de l'air et en mer dont la conséquence est le risque de condensation dans les cales ou de la détérioration de la marchandise par l'aggravation de certains dommages éventuellement déjà intervenus au cours du voyage.

Il s'agit ici d'étudier d'une part les risques encourus par la commodité agricole pendant le transport maritime (**Section I**), avant de présenter les risques encourus par la marchandise aux ports de chargement et de déchargement ainsi que durant le voyage maritime (**Section II**).

Section 1. Les risques encourus par les soft commodities pendant le transport maritime

Les principales commodités qui font l'objet du commerce avec le continent africain, que cela soit en matière d'importations ou des exportations sont le cacao, le riz, le sucre, les grains de soja et les fruits frais, à noter particulièrement les bananes et les mangues. Chacune de ces commodités a des particularités quant à sa composition, sa nature qui influe sur les risques de détérioration pendant le transport maritime.

I. Les risques inhérents à la nature du cacao

Les principaux pays africains producteurs et exportateurs mondiaux de cacao sont la Côte d'Ivoire et le Ghana. Le commerce maritime de ces deux États à destination de l'Europe et de l'Asie s'intensifie de manière à pousser les protagonistes de ce marché à se sensibiliser aux risques inhérents à cette commodité afin de limiter les dommages survenus.

62. La particularité de la fève de cacao. - La fève de cacao est une graine particulièrement résistante au transport maritime, contrairement à d'autres commodités agricoles. Encore faut-il que le conditionnement préalable de cette marchandise avant le transport et les mesures préventives à son transport soient correctement mises en place.

63. La sensibilité à l'humidité. - Les fèves de cacao subissent généralement une fermentation naturelle, principalement pour faciliter l'élimination de la pulpe. Si les chargeurs de cacao laissent la fève retenir plus de 9% d'humidité, la moisissure risque de se développer durant le voyage maritime⁶¹. Pourtant, il est rarement possible d'éliminer toute la moisissure de fèves avant l'expédition, ce qui influe sur le risque de pertes de poids de fèves de cacao. De même, les fèves qui n'ont pas été correctement séchées, risquent de moisir pendant le transit (*Annexe n°1*).

64. Le risque de contamination et d'infestation. - En outre, les fèves de cacao encourent un risque de contamination par des résidus d'une marchandise précédente dû à un mauvais nettoyage du conteneur ou par l'odeur. Il existe également un risque d'infestation par des vers ou insectes. De fait, préserver l'état de la marchandise pendant le transport maritime constitue un enjeu important pour les acteurs cités précédemment.

Il convient de préciser que nous n'entrerons pas dans le détail sur le transport maritime du cacao comprenant tous les risques liés au transport maritime et à la nature de cette commodité, puisque ces points font l'objet d'un autre travail de mémoire rédigé par Thomas Laemmel⁶².

II. Les risques inhérents à la nature du riz

65. La nature du riz. - S'agissant du riz, c'est l'une des denrées alimentaires les plus consommée dans le monde puisque plus de la moitié de la population mondiale compte sur les échanges commerciaux pour pouvoir se nourrir⁶³. Le riz est une céréale hygroscopique faisant partie de la famille des grains, ce qui la rend sensible aux variations du taux d'humidité

⁶¹ A.W. COOPER, *Lloyd's Survey Handbook*, Compiled and Edited by the Controller of Agencies Lloyd's, publié en 1952 et révisé en 1956

⁶² Thomas Laemmel, *Le transport maritime de cacao*, Mémoire Droit maritime et des Transports, Droit 2021, CDMT

⁶³ Delphine Castera, *Le transport du riz par voie maritime*, Mémoire Droit maritime et des Transports, Droit 2020, CDMT

de l'air et de la température. Le risque d'infestation du riz par des insectes, des rongeurs et autres micro-organismes sont non-négligeables puisqu'ils accélèrent la détérioration des grains.

66. Les risques liés à la variation de la température et l'humidité. - Concernant les risques liés aux variations de l'humidité et de la température, il faut savoir qu'à sa récolte, le riz a un taux d'humidité à hauteur de 30 % maximum. Le taux d'humidité du riz après récolte restant trop élevé pour l'usinage, le transport ou le stockage, il est nécessaire de réduire ce taux – par le séchage de grains - afin de permettre la bonne conservation de riz avec une teneur en humidité à environ 13-14%. La difficulté majeure liée au transport maritime de cette commodité réside dans la stabilisation de la teneur en humidité du riz, dès lors que « sa haute teneur en amidon est la raison pour laquelle le riz est si influencé par les taux d'humidité »⁶⁴ de l'environnement dans lequel il se trouve. Si la température de cet environnement est élevée, alors le risque d'augmentation du taux d'humidité s'accroît proportionnellement et le risque de développement de moisissure également. (*Annexe n°2*)

67. Des risques spécifiques aux variétés de riz. - Il est à noter qu'une des particularités du riz est le nombre considérable des variétés différentes de riz qui existent. Le riz se distingue selon la taille des grains, la texture, la récolte, le parfum ou encore la qualité. Tout cela peut influencer sur la réalisation des risques inhérents à chaque variété lors du voyage maritime ayant *in fine* des conséquences sur la survenance des pertes sur la cargaison.

68. Le risque d'infestation. - Concernant l'infestation du riz, ce risque est étroitement lié au taux d'humidité de l'air. Selon la FAO, il a été constaté que la teneur en humidité de l'air influe de manière conséquente sur le développement des micro-organismes dans le riz, notamment lorsque le taux d'humidité de l'air dépasse les 65%. Ainsi, la qualité du riz peut être détériorée par des levures et des moisissures qui contaminent la commodité. En outre, des insectes comme des larves ou des insectes coléoptères sont également responsables des infestations sur le riz comme pour toute marchandise agricole. Ces insectes vont infester les endroits où le riz est stocké et vont se proliférer sur la commodité. Lorsqu'une infestation se produit au cours du voyage maritime, la valeur du riz est immédiatement dévaluée et

⁶⁴ Delphine Castera, *Le transport du riz par voie maritime*, Mémoire Droit maritime et des Transports, Droit 2020, CDMT

l'infestation rend parfois impossible la commercialisation de la commodité sur le marché local⁶⁵.

III. Les risques inhérents pour les autres commodités

Il convient également d'exposer les risques de certaines commodités agricoles qui concernent spécialement le marché local africain, à savoir le sucre et les fruits.

A. Le sucre brut ou « raw sugar »

Le Brésil est le plus grand producteur et exportateur de sucre dans le monde principalement à destination de l'Asie mais également en Afrique.

69. La nature du sucre. - Le sucre est également une commodité très particulière et différente de celles déjà vues plus haut. En effet, si le sucre n'est pas séché au point d'être « en équilibre avec l'humidité relative de l'atmosphère », le sucre peut continuer à perdre sa teneur en humidité lors du stockage et de l'arrimage, à sécher complètement et à durcir pour former une croûte⁶⁶. Dans l'hypothèse où le sucre est trop sec, il risque de perdre de son éclat et avoir un aspect poussiéreux. Si, d'autre part, le sucre séché à un niveau raisonnable par le producteur est exposé à un environnement très humide, notamment pendant le voyage maritime, le sucre va réabsorber de l'humidité jusqu'au plus niveau d'humidité de cet environnement. Cette variation de la teneur en humidité du sucre risque de sécher celui-ci à la fin et le durcir.

De fait, il est évident que pour son transport par voie maritime, le sucre est sujet à des risques non-négligeables qu'il faudra considérer pour la mise en place de mesures de prévention dans le but de limiter les dommages pouvant affecter cette cargaison.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ A.W. COOPER, *Lloyd's Survey Handbook*, Compiled and Edited by the Controller of Agencies Lloyd's, publié en 1952 et révisé en 1956

B. Les fruits frais : les bananes et les mangues

L'Afrique de l'Ouest, notamment la Côte d'Ivoire exporte des quantités considérables de bananes et de mangues à destination des marchés européens. Le transport de ces fruits s'effectue à 90% par des conteneurs frigorifiques, dits « Reefer container » en anglais.

70. La nature des fruits frais et le choix du mode de transport. - Le choix de ce mode de transport est justifié par la nature de ces fruits climatériques qui ont la particularité de respirer et de murir même après récolte. C'est pourquoi, ces fruits sont récoltés à l'état prématuré, qui est le stade de maturité indiqué pour l'entreposage. Comme ceux-ci continuent de respirer et de murir après leur récolte, il est nécessaire, en vue de leur transport, de les placer dans des conteneurs frigorifiques avec des températures relativement basses afin de réduire l'intensité respiratoire de ces fruits et donc contrôler leur murissement et leur bonne conservation. Néanmoins, dans l'hypothèse où la chaîne de froid est interrompue durant le voyage maritime ou la période des transbordements, ces fruits encourent des risques importants d'infestation par des parasites ou de dommages par pourriture.

Prévenir ces risques ou du moins les maîtriser au mieux est un défi que les chargeurs doivent relever dans le but de limiter la sinistralité de ce type de commodités. Outre ces risques, doivent également être considérés les risques liés au chargement et au déchargement de la marchandise ainsi qu'au voyage maritime lui-même.

Section 2. Les risques encourus par les soft commodities au départ et à l'arrivée

Entre les opérations de chargement des cargaisons à bord des navires et leur déchargement aux ports de destination, les marchandises agricoles sont soumises à divers risques liés aux différentes étapes de cette chaîne logistique. Il sera surtout question de mettre en exergue les problématiques liées aux opérations accessoires notamment la manutention au chargement de la marchandise aux ports de provenance ainsi qu'aux ports de déchargement dans un premier temps (I) car les méthodes de chargement et de déchargement influent sur la réalisation de certains dommages.

De plus, il est constant que la navigation maritime est source de « périls de mer » en raison des dangers et de l'hostilité du milieu marin. Pour cela, les navires de commerce

doivent être capables à affronter ces périls de mer. Toutefois, il existe des risques maritimes communs à tout voyage par mer, et ce, peu importe la marchandise transportée ou le voyage effectué. A cet égard, la Convention de Bruxelles de 1924 prévoit un cas excepté dans son article 4.2 selon lequel « *le transporteur ne peut être responsable des dommages ou de la perte de marchandise* ».

Outre ces risques, il est à noter les *soft commodities* présentent des risques spécifiques pendant le voyage maritime, notamment liés à l'humidité du fait des variations de température intervenues dans la route maritime empruntée, et ceux liés à la condensation des cales du navire transportant les commodités susvisées (II).

I. Les problématiques liées aux opérations accessoires de la marchandise aux pays chargeurs et aux ports de déchargement

A. Les risques liés aux opérations de chargement

71. Aux ports de chargement de l'Asie du Sud-Est. - L'enjeu principal est de comprendre les difficultés rencontrées aux ports de chargement en Asie du Sud-Est en particulier qui ont une influence significative dans la survenance de certains sinistres. Avant tout propos, il faut rappeler l'existence du code ISPS (*International Ship and Port Security Code*) en vigueur depuis 2004 dont l'objectif est de réguler les standards de sécurité aux ports avec la collaboration des autorités portuaires, des États et des compagnies maritimes. Ce Code prévoit les outils techniques et juridiques nécessaires à la prévention des risques liés à la sécurité des infrastructures portuaires ainsi qu'à la sécurité de l'État du port contre des navires étrangers. En dépit de ce code, beaucoup de ports sud-asiatiques comme Kakinada, Visakhapatnam en Inde, Bangkok en Thaïlande ou encore au Vietnam, peinent à rendre leurs infrastructures conformes. De plus, les opérations de chargement et de déchargement se déroulent dans des conditions déplorablement liées à la pratique locale.

72. Des méthodes de chargement particulières. - Les méthodes de chargement de commodités aux ports de provenance ne sont pas communes, le chargement de la cargaison s'effectuant en rade la plupart du temps. En effet, aux ports de l'Asie du Sud-Est les sacs de riz sont placés sur des barges pour être acheminés jusqu'au navire pour leur

chargement. Les risques présents en l'espèce concernent la préparation des cales pour arrimer la cargaison de riz ainsi que l'opération de chargement de celle-ci sur le navire.

73. Des risques liés à la mauvaise préparation des cales du navire. - S'agissant de la préparation des cales du navire, il est indispensable pour la bonne conservation de la commodité que celles-ci soient préalablement nettoyées car, à défaut, les risques d'infestation par des insectes ou des rongeurs augmentent, d'autant plus si les cales étaient déjà infestées au précédent voyage. Cela peut entraîner des dommages conséquents au point de rendre la commodité impropre à la consommation humaine. De plus, l'opération de fardage des cales est essentielle pour prévenir les risques de dommages dus au développement des moisissures comme conséquence à la condensation.

74. Des risques de dommage liés aux méthodes de chargement. - S'agissant des risques liés aux opérations mêmes de chargement, comme il a été précisé précédemment, souvent le chargement de la cargaison aux ports sud-asiatiques se déroule lorsque le navire est au mouillage, et non à quai comme il doit s'y effectuer traditionnellement. Lorsque les barges arrivent à proximité du navire à charger, les sacs de riz sont mis sur élingues sur les barges et chargés manuellement avec des élingues par les stevedores. Cette méthode d'acheminement de la marchandise et de chargement peut entraîner des dommages de mouille sur les sacs de riz à cause de la mauvaise étanchéité des barges. Les risques de mouille s'accroissent en raison des mauvaises conditions météorologiques existantes au moment du chargement. Il peut, souvent, y avoir de la pluie dans les cales ou lors de l'acheminement de la marchandise de l'entrepôt au navire ce qui entraîne des dommages graves sur la marchandise agricole. Les risques de mouilles sont davantage importants pendant la période de la mousson à l'hémisphère sud.

Il est important que la marchandise soit bien arrimée dans les cales en vue de son transport maritime de sorte à ce que la ventilation des cales fonctionne correctement.

B. Les risques liés aux opérations de déchargement

75. Des risques de manquants et dommages dus à la manutention. - Les ports de déchargement en Afrique de l'Ouest et du Sud-Est sont également source de nombreuses difficultés entraînant un taux de sinistralité important. En effet, les avaries présentes dans ces

ports portent sur des manquants et une quantité considérable des sacs déchirés à cause du manque voire de l'absence des soins et d'attention pendant la manutention de la marchandise au déchargement. Ces risques s'accroissent davantage dans certains ports tels que les ports de Cotonou, de Monrovia, de Lomé ou de Dakar, où le monopole des acconiers (ou stevedores) empêche la coopération afin de mettre en place des mesures de prévention pour limiter les dommages dus justement à la manutention. Ce risque influe sur les flux de navires dans cette zone qui peut diminuer ayant ensuite une incidence sur les droits de ports de pays africains requis par les autorités étatiques et portuaires. Enfin, en raison d'une défaillance dans de la sécurité du bord, le risque de vols de marchandise, par les dockers ou autres personnes extérieures au port pendant le déchargement du navire, n'est pas négligeable puisqu'il a une incidence dans le taux de sinistralité.

Au début du déchargement du navire, des experts sont nommés pour le compte de l'armateur/transporteur, les intérêts cargaisons et régulièrement pour le compte des stevedores pour constater contradictoirement le nombre de sacs déchargés ainsi que les potentiels dommages de la marchandise. Il convient de préciser que les dommages dus aux sacs déchirés ou au nombre de sacs manquants sont récurrents, les causes de ces dommages étant toujours les mêmes. D'une part, les sacs peuvent se déchirer accidentellement du fait de la pression des élingues sur la toile des sacs ou des filets (utilisés pour décharger les sacs de sucre et de riz) lorsque ceux-ci sont surchargés de sacs, et d'une manutention brutale de la marchandise par les stevedores. D'autres part, les dockers et les manutentionnaires déchirent parfois volontairement les sacs pour voler leur contenu. Enfin, dans des cas plus rares, des personnes non-autorisées à entrer dans le port, ils arrivent à monter jusqu'au navire pour voler de la cargaison.

76. Des risques de dommage liés aux conditions météorologiques. - En outre, il y a également un risque de dommage par mouille durant les opérations de déchargement en raison des conditions météorologiques, notamment les fortes pluies. Les sacs déchargés sous-palan peuvent être mouillés en cas de pluie dans l'hypothèse où ils restent entreposés à quai et non-bâchés.

II. Les risques maritimes encourus par les commodités pendant le voyage maritime

Les commodités agricoles encourent des risques liés au voyage maritime du fait des risques traditionnels de la navigation en mer et des risques maritimes récurrents à celles-ci.

77. Le risque traditionnel du péril de mer. – Les événements de mer sont de nature imprévisible et insurmontable sans cependant être qualifiés de force majeure⁶⁷. Il s'agit d'une notion large qui englobe les « *périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables* » aux termes de la Convention de Bruxelles de 1924. A titre illustratif, un événement de mer peut être causé par des fortes pluies, des vents violents à condition que cela soit exceptionnel et brutal pour être justifié en tant que péril de mer. Or, avec l'avènement des navires neufs et modernes, conformes aux normes internationales de sécurité et de sûreté, il est attendu par les acteurs du commerce maritime que l'état de navigabilité des navires soit irréprochable. A cet égard, précisons que l'état de navigabilité du navire a une grande influence sur le contrôle de la sinistralité car les risques susvisés sont minimisés. En outre, le transporteur maritime est dans l'obligation d'assurer le bon état du navire et notamment des cales où sont arrimées les cargaisons.

78. Les risques maritimes récurrents aux *soft commodities*. - Les risques liés au transport maritime de marchandise lors des voyages maritimes de l'Asie du Sud-Est en Afrique de l'Ouest et du Sud-Est sont désormais connus par les assureurs cargaisons, les P&I Club et les ayants-droits à la marchandise. Les risques récurrents qu'encourent les commodités agricoles sont : les dommages de mouille qui sont dus aux infiltrations d'eau dans les cales ou dans les conteneurs et à la condensation, les infestations dues à un mauvais arrimage des cales ou au mauvais état du navire.

79. Les dommages par mouille et moisissures. - Les sinistres causés par la mouille sont les plus fréquents lors du voyage maritime que la marchandise agricole soit transportée en cales ou en conteneur. La mouille sur la cargaison peut être causée par une infiltration d'eau de mer entre les panneaux de cale sur le pont du navire, ou d'eau de la pluie dans les hypothèses où les cales sont ouvertes, le système de ventilation est en marche pendant la

⁶⁷ Delphine Castera, *Le transport du riz par voie maritime*, Mémoire Droit maritime et des Transports, Droit 2020, CDMT

pluie ou encore lorsque les panneaux de cales ne sont pas étanches. Par ailleurs, les dommages de moisissures sont aussi dus à la condensation, c'est-à-dire à la buée présente dans les cales du navire (*ship sweat*) ou à la mauvaise gestion du système de ventilation ou encore la non-ventilation de la marchandise (*cargo sweat*). Cette condensation dans les cales survient pendant le voyage maritime quand le taux d'humidité extérieur et les températures varient en fonction du climat dans lequel le navire navigue. Cela cause des écarts de température très importants entre l'intérieur des cales et l'air extérieur, ce qui forme la condensation. De plus, les navires en provenance ou à destination de l'Afrique subissent forcément de changements climatiques entre leur traversée dans les zones climatiques chaudes comme les pays asiatiques du Sud-Est, le Golfe de Guinée, et dans les zones plus froides.

Dès lors, le risque de condensation peut entraîner des dommages considérables sur la marchandise agricole notamment des sacs mouillés et des moisissures qui risquent de ne pas être acceptés par la suite par le réceptionnaire ou encore être rejetés par les autorités sanitaires aux ports de déchargement. En outre, ces dommages peuvent en créer d'autres avaries sur la partie de la cargaison non-endommagée. Prenons l'exemple du riz : lorsque les sacs de riz sont mouillés, l'odeur du riz est susceptible d'être modifiée, peut imprégner les sacs de riz sains et les contaminer par la mauvaise odeur, compte tenu du fait que le riz est une commodité sensible aux odeurs.

80. Dommage par la chaleur. - Par ailleurs, il existe également un risque de dommage par la chaleur provenant notamment des machines. En effet, lorsque la salle des machines est adjacente aux cales qui se trouvent aux extrémités du navire, la chaleur des machines va se propager sur les parois desdites cales endommageant la cargaison. Les dommages par la chaleur sont causés surtout aux commodités transportées en vrac dans les navires vraciers.

81. L'importance de l'arrimage. - Enfin, le mauvais arrimage (ou *Stowage plan* en anglais) peut être considéré comme un risque pesant sur la marchandise lorsqu'il est mal fait. En cas de mauvais arrimage, les sacs de riz ou de sucre risquent de s'abîmer en raison de la force des vagues et le remous de la houle lors du voyage maritime. Pire encore, les couloirs de ventilation risquent d'être obstrués ne permettant ainsi pas l'aération des cales.

Ainsi, une connaissance approfondie des risques liés au transport maritimes ainsi qu'à la spécificité de la marchandise, permet de déterminer plus facilement la cause et la nature des sinistres ce qui contribue indirectement à la mise en place des mesures spécifiques pour minimiser ces risques afin de limiter la survenance des sinistres sur les commodités agricoles.

TITRE II. LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ

La compréhension des enjeux de la sinistralité ainsi que la systématisation des risques divers auxquels les *soft commodities* sont soumises lors du transport maritime, démontre la nécessité d'œuvrer pour maîtriser la survenance des sinistres dans un but de minimisation des dommages.

82. Des obligations réciproques établies par les parties. - La gestion de la sinistralité implique l'action commune des acteurs concernés par ce marché de *soft commodities* en établissant d'abord les obligations auxquelles chaque partie doit s'y tenir afin de préserver des intérêts réciproques. Il conviendra dans ce titre d'identifier les obligations des acteurs du marché en question afin de mieux saisir leur rôle dans le contrôle des sinistres (**Chapitre 1**).

83. La mise en place de la prévention. - L'action commune des acteurs, quant à elle, relève de la mise en place de la prévention justifiée par le fait que la majorité des avaries et pertes de marchandise agricole sont liées à une mauvaise prévention au départ qui influe sur la probabilité de sinistres. De fait, des mesures préventives doivent être élaborées se traduisant par la mise en place effective des procédures d'identification et de traitement des risques maritimes et opérationnels (**Chapitre 2**).

CHAPITRE I. LE ROLE ET LES OBLIGATIONS DES ACTEURS POUR FAVORISER LE CONTROLE DES SINISTRES

La mise en œuvre des mesures de contrôle dans la survenance des sinistres nécessite avant tout le respect d'obligations tant légales que contractuelles qu'incombent aux principaux intéressés qui sont directement concernés par la survenance des sinistres (**Section 1**). A cet égard, l'assuré est le premier maillon de la chaîne qui va contribuer à la limitation des pertes de sa marchandise avec la présence et les conseils de l'expert facultés missionné par les courtiers en assurances. Ces-derniers, en tant qu'intermédiaires entre les assureurs cargaison et les assurés jouent un rôle essentiel dans la gestion des sinistres notamment.

Par la suite, il conviendra de saisir le rôle des acteurs indirectement concernés par la marchandise comme les P&I Club qui vont établir des règles impératives à l'égard des armateurs-transporteurs dans le but d'écartier les risques liés surtout au voyage maritime et aux opérations de préparation du navire. Enfin, on s'interrogera sur le rôle des manutentionnaires dans la minimisation des risques liés surtout aux opérations de chargement et de déchargement (**Section 2**).

Section 1. Les acteurs directement concernés par la marchandise : Assuré, Expert, Courtier en assurance

Avant même la survenance du sinistre, l'assuré est tenu de prendre toutes les mesures possibles et nécessaires à la préservation de la marchandise durant le voyage maritime, afin de prévenir la réalisation des dommages. Ces obligations sont d'ordre légal. Par la suite, à l'apparition du sinistre d'autres obligations d'ordre contractuel pèsent sur l'assuré en vue de limiter les dommages et les pertes. Dans ce cas, le courtier en assurance joue un rôle essentiel de suivi notamment afin de s'assurer que l'assuré respecte ses obligations contractuelles. Ce suivi se fera en collaboration avec un expert facultés qui interviendra pour les comptes des intérêts cargaison dans la conservation de la marchandise et la constatation des dommages.

I. Les obligations de l'assuré

84. De l'obligation de la déclaration du risque. – L'assuré est tenu d'un certain nombre d'obligations qui vont avoir une incidence directe et indirecte sur la probabilité et la

fréquence des sinistres et *in fine* sur la sinistralité en général. En effet, pour la conclusion d'un contrat d'assurance, incombe à l'assuré de déclarer de manière exacte et précise le risque assurable en décrivant tous les éléments de celui-ci. Aux termes de l'article L. 172-2 du Code des assurances, « (...) toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur ». De plus, assuré est tenu de déclarer spontanément - ou dans un délai de trois jours à partir de la connaissance de l'aggravation du risque - à l'assureur ou à son courtier en assurances « toutes les circonstances nouvelles ayant pour conséquence soit d'aggraver les risques, soit d'en créer de nouveaux » (Cass. com., 20 sept. 2017, n° 16-11.425, BTL 2017, n°3661, p. 582 ; DMF 2818, n°798, p. 28)⁶⁸. Cette obligation permet d'anticiper la possible survenance d'un sinistre et donc d'en écarter le risque ou du moins de le prévenir.

85. De l'obligation de soins raisonnables sur la marchandise. - S'ajoute à cette obligation, l'obligation pour l'assuré de « *prendre tous les soins raisonnables qui s'imposent sur la marchandise pour éviter la survenance du dommage* » (article L.172-13 du Code des assurances)⁶⁹. En d'autres termes, l'assuré est tenu de protéger sa marchandise⁷⁰, de mettre les biens garantis à l'abri des risques susceptibles de survenir⁷¹ et d'entretenir sa marchandise.

En aval, en cas de sinistres c'est-à-dire en cas de réalisation du risque couvert par l'assurance, l'assuré ou le(s) bénéficiaire(s) de l'assurance est tenu de certaines obligations à savoir : conserver les marchandises, conserver les recours et demander une expertise⁷².

86. De l'obligation de déclaration du sinistre. - Avant tout, l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance – qui peut être le destinataire acheteur de la marchandise - doit déclarer le sinistre le plus rapidement possible, et ce, à peine de déchéance. Ensuite, il est tenu de conserver la marchandise c'est-à-dire qu'il doit prendre toutes les dispositions

⁶⁸ Lamy Assurances, Partie 3 Assurance – Chapitre 1 Assurance de la marchandise transportée, n°430, p.7/30.

⁶⁹ Philippe Delebecque, Le Précis du Droit maritime, Dalloz, 14e édition, §1161, p.944

⁷⁰ Com. 16 mars 1966, Bull. civ.III, n°148

⁷¹ Com. 3 nov. 2010, DMF 2011, rapp. Rémry, obs. P-Y Nicolas

⁷² Lamy Assurances, Partie 3 Assurance – Chapitre 1 Assurance de la marchandise transportée, n°464, p.24/30.

nécessaires pour sauver la marchandise assurée et éviter l'aggravation des dommages en apportant tous les soins raisonnables à la marchandise⁷³.

87. De l'obligation de la préservation du recours des assureurs. - De plus, l'assuré et les bénéficiaires doivent conserver le recours des assureurs en prenant toutes les mesures prévues à cet effet. Cette obligation est prévue à l'article L.172-23 alinéa 2 du Code des assurances. Cela implique que les principaux intéressés prennent toutes les mesures conservatoires de leurs droits contre les tiers responsables, en pratique le transporteur notamment, en vérifiant l'état apparent de la marchandise à sa réception et en prenant, si besoin, des réserves à l'égard des présumés responsables de dommage dans le respect des délais légaux. Cette question de réserves sera étudiée ultérieurement dans le titre 2 de la partie 2 du présent mémoire.

88. Des éléments visant la préservation du recours. - Cette obligation de conservation du recours des Assureurs par assuré peut être remplie par la constatation des avaries, lorsque leur état le justifie, réalisée par un Expert facultés ou Commissaires d'avaries dans le cadre d'une expertise contradictoire. En effet, assuré qui constate les dommages en émettant des réserves, les signale à son courtier et diligente un commissaire d'avaries remplit l'obligation de conservation des droits de recours de son Assureur⁷⁴.

89. Des sanctions en cas de non-respect des obligations. - En cas de non-respect de ses obligations, l'assuré risque la déchéance de son droit à l'indemnisation, sous réserves que les assureurs rapportent la preuve du préjudice qu'ils ont subi. A cet égard, « l'assuré ne doit répondre que de sa faute contractuelle personnelle vis-à-vis des assureurs. »⁷⁵

Ainsi, dès lors que l'assuré agit en vertu des obligations qui lui incombent, il joue un rôle essentiel dans la gestion des risques pesant sur sa marchandise et dans le contrôle de sinistralité, aussi bien par la conservation de la marchandise que des droits de recours des assureurs.

⁷³ CA Rouen, 3 mai 2001, *Sopropêche c/ Allianz*, DMF 2001, p. 728

⁷⁴ Cass. com., 8 nov. 2011, n°10-23.354, BTL 2011, p. 684 ; DMF 2012, p. 234

⁷⁵ Antoine Luquiau, *La responsabilité du chargeur et son assureur de responsabilité*, Le point de vue français, DMF n°689, février 2008

II. Le rôle du courtier en assurance et de l'expert facultés

90. L'action du courtier en assurances. - Le courtier en assurance va agir en tant qu'intermédiaire en assurances entre le client qui veut acheter une couverture pour se prémunir contre les risques du transport maritime et les compagnies d'assurances qui proposent une diversité des couvertures. L'étendue des différents rôles du courtier sont négociés avec les assureurs et préétablis dans des protocoles de gestion. Ces protocoles de gestion vont souvent donner au courtier une autorité concernant la souscription de contrats d'assurance, la gestion des sinistres relatifs à ces contrats d'assurance et la gestion du recours des assureurs une fois subrogés dans les droits de leur assuré, ayant-droit à la marchandise. A cet égard, c'est le courtier qui va proposer une couverture des risques adaptée au commerçant ou négociant compte tenu des résultats d'assurances sur le marché et des risques encourus.

91. De la gestion de sinistres. - Concernant la gestion de sinistres, le courtier en assurance va avoir un rôle important notamment en cas de transport conventionnel qui nécessite une vigilance particulière. Dans la pratique maritime de déchargement de navires conventionnels en Afrique, le courtier en assurance va, en amont de l'arrivée du navire assuré, missionner un expert facultés dans les ports de déchargement africains pour superviser le déchargement du navire, constater les éventuels dommages sur la cargaison et déterminer leur nature, leur étendue et leur cause. Cette pratique est notamment due au volume considérable des marchandises agricoles transportées et à la systématisation des dommages dans la région ouest de l'Afrique. A ce titre, en cas d'absence de réaction et d'action de la part de l'assuré ou du bénéficiaire de la marchandise au regard de ses obligations mentionnées précédemment, le courtier en assurance et l'expert facultés vont œuvrer à la place de l'assuré pour mettre en place de mesures conservatoires sur la marchandise sinistrée pour limiter les dommages et conserver au mieux la marchandise.

92. Le cas particulier du transport conteneurisé à destination de l'Afrique. - A l'inverse, pour le transport conteneurisé à destination de l'Afrique, de l'Europe ou de l'Asie, à la réception du conteneur contenant sa cargaison de matière première agricole, le destinataire ou assuré va lui-même prendre les diligences nécessaires pour informer le courtier en assurance en cas de dommages ou de pertes constatés sur la cargaison lors de son dépotage du conteneur. Le courtier en assurance en fonction de la quantité du dommage va

décider ou non de missionner un expert facultés pour intervenir et réaliser une expertise sur cette avarie. A titre illustratif, à l'arrivée de la cargaison conteneurisée à Tallinn en Estonie, et durant le dépotage des plusieurs conteneurs contenant du cacao dans des sacs de jute, des sacs mouillés peuvent être trouvés par le destinataire de la marchandise. Celui-ci devra impérativement informer son courtier en assurance, émettre une lettre de réserves à l'encontre du transporteur et attendre l'intervention éventuelle de l'expert facultés.

93. L'obligation de l'intervention de l'expert. - Il convient de préciser, que dans une police d'assurance facultés, l'intervention d'un expert constitue une obligation contractuelle imposée à l'assuré ou à son bénéficiaire pour la constatation des avaries en cas de sinistre. En effet, à l'article 17 de la police facultés, *« lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention d'un commissaire d'avaries ou un expert en vue d'une expertise contradictoire dans les 3 jours de la cessation de la garantie »*⁷⁶.

94. Des précisions sur le rôle de l'expert. - Outre cela, l'intervention de l'expert de l'assureur constitue désormais une règle traditionnelle en assurance maritime⁷⁷. Ici une nuance doit être apportée sur cette formulation d'« expert de l'assureur » qui est en pratique souvent erronée, notamment concernant les experts facultés. En effet, en matière d'avaries sur les marchandises, admettre qu'il s'agit d'un expert de l'assureur induirait les acteurs en erreur puisque cela insinuerait que l'expert œuvre uniquement pour les intérêts de l'assurance facultés, en dehors de toute indépendance et objectivité. Or, ce n'est souvent pas le cas puisqu'un expert facultés, nommé conformément à la police d'assurance étant le fruit d'un consensus entre assureur et assuré, va agir pour le compte des intérêts cargaison, son rôle étant de déterminer la nature, l'étendue et la cause de dommage en toute impartialité et indépendance.

95. Sur la constatation des dommages. - A cet égard, au-delà de la constatation des dommages, l'expert facultés peut avoir un rôle de conseil à l'égard de l'assuré et du destinataire de marchandise dans la mise en place des mesures conservatoires pour préserver la cargaison. En effet, en raison de ses connaissances techniques du produit et de son expertise, l'expert facultés doit agir en vue de la préservation des intérêts cargaison en

⁷⁶ Antoine Luquiau, *La responsabilité du chargeur et son assureur de responsabilité*, Le point de vue français, DMF n°689, février 2008

⁷⁷ Lamy Assurances, Partie 3 Assurance – Chapitre 1 Assurance de la marchandise transportée, n°465, p.25/30.

émettant des recommandations sur les mesures conservatoires à pratiquer sur la marchandise, en cherchant des solutions pour limiter les pertes (reconditionnement, dépréciation, vente en sauvetage de la marchandise avariée) et *in fine* contrôler le taux de sinistralité. En Afrique, l'intervention de l'expert facultés devient essentielle, en raison des réglementations, contraintes et pratiques locales, ce que nous tenterons de démontrer ultérieurement dans la partie 2 de ce travail.

Section 2. Les acteurs indirectement concernés par la marchandise : le Transporteur maritime et les P&I Club

I. Les obligations de l'armateur-transporteur

96. Les obligations contractuelles. - Le transporteur est lié au chargeur de la marchandise par un contrat de transport. L'obligation principale du transporteur qui découle de ce contrat réside dans l'acheminement de la marchandise, chargée à bord du navire, « d'un port à un autre »⁷⁸. Dès lors au chargement de la marchandise, le transporteur en devient responsable puisqu'il en a la garde durant le voyage maritime. En sus, la Convention de Bruxelles de 1924, prévoit pour le transporteur des obligations successives. Le transporteur est tenu, avant et au début du voyage maritime, d'une obligation de diligence raisonnable de prendre toutes les dispositions possibles pour mettre le navire en état de navigabilité (article 3 §1 de la Convention susvisée). Il doit également procéder « *de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention à bord, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement de la marchandise* » aux termes de l'article 3 §2 de ladite Convention.

97. De la prise en charge de la marchandise. - S'agissant de la prise en charge de la marchandise agricole par le transporteur, celui-ci est concrètement tenu à la préparation des cales pour accueillir la marchandise c'est-à-dire au nettoyage, au fardage des cales pour éviter les risques d'infestations comme les *soft commodities* sont particulièrement sensibles à ce risque. C'est le Second officier (ou *Chief Officer en anglais*) qui est tenu de préparer le plan d'arrimage de la marchandise en prenant en considération plusieurs éléments : la nature de la commodité, ses particularités, les risques encourus pendant le transport et les soins appropriés à apporter. Il convient de préciser que l'arrimage consiste à disposer « *méthodiquement les marchandises et à assurer solidement le chargement de navire en assujettissant chaque*

⁷⁸ Article L.5422-1 Code de transports, issue de la loi du 18 juin 1966.

marchandise par le jeu des câbles, cordages ou étais divers »⁷⁹. Pour les marchandises agricoles en sacs, le plan d'arrimage devra également prendre en compte le système de ventilation du navire pour ventiler la marchandise dans les cales si cela devient nécessaire pendant le voyage maritime, mais aussi la présence possible d'une autre cargaison différente de celle à transporter. Le plan d'arrimage devra ensuite être validé par les agents à terre. Dès lors, l'obligation des soins appropriés de la marchandise doit « *guider le comportement du transporteur non seulement dans la réalisation globale du transport, mais également dans la garde de la marchandise tant qu'elle n'a pas été délivrée livrée* »⁸⁰.

De fait, si le transporteur respectait toujours ses obligations contractuelles et légales concernant la conservation de la marchandise lorsqu'il la prend en charge, alors la survenance des sinistres aurait tendance à diminuer. Pour le transport maritime des *soft commodities* à destination de l'Afrique, les transporteurs ne sont pas toujours aussi diligents qu'ils devraient l'être quant à la marchandise, ce qui explique l'importance de la sinistralité dans ce marché.

II. Le rôle des P&I Club

98. Des réclamations importantes récurrentes. - Le P&I Club s'est paradoxalement érigé en tant qu'acteur majeur dans l'élaboration des solutions dans la mise en œuvre du contrôle de la sinistralité compte tenu de l'importance des réclamations RC des armateurs-transporteurs en cas de dommages sur les marchandises agricoles à destination de l'Afrique. En effet, comme expliqué précédemment, il est constant que lors des réclamations relatives aux avaries d'une cargaison de riz par exemple, les intérêts cargaisons vont rechercher la responsabilité du transporteur quant aux manquants, dommages ou détérioration de la cargaison durant le voyage maritime. Pour tenter d'écarter les risques de sinistres, le P&I a élaboré des règles impératives à l'égard des armateurs-transporteurs qui sont tenus de les appliquer.

99. L'exigence d'une discipline stricte. - Les P&I Club obligent, à ce titre, les armateurs à avoir une discipline stricte. Il s'agit d'un acteur considérable en ce qu'il joue un rôle essentiel dans le transport maritime des marchandises dans la prévention des risques en vue de contrôler la sinistralité. Dans le transport maritime des *soft commodities* à destination de

⁷⁹ Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Traité du Droit maritime*, 3e édition, §1011, p.776

⁸⁰ Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Traité du Droit maritime*, 3e édition, §1006, p.770

l'Afrique de l'Ouest et du Sud-Est, les P&I font face à des réclamations très coûteuses de la part des assurances facultés pour des dommages survenus lors du voyage maritime. Toutefois, il convient de préciser qu'en pratique les recours ne rapporte jamais 100% des indemnités et la responsabilité de l'armateur est difficile à prouver surtout les tribunaux anglais.

100. Les mesures mises en place. - De fait, les P&I publient régulièrement des guidelines⁸¹ relatives à la prévention des risques et de dommages liés au transport d'une marchandise en particulier que les transporteurs doivent impérativement suivre pour en écarter le plus possible les risques liés au transport maritime afin de limiter la sinistralité.

⁸¹ Recommandations

CHAPITRE II. LES MOYENS ELABORÉS POUR CONTRÔLER LA SINISTRALITÉ EN AMONT

101. Une prévention des risques nécessaires. - Pour diminuer la fréquence des sinistres, il a fallu prévenir la réalisation des risques inhérents au transport maritime des marchandises à l'origine, en mettant en place une prévention en amont et pendant le transport maritime. A cet égard, l'étude de la prévention des risques opérationnels du transport maritime de marchandise se justifie par le fait qu'une partie conséquente des dommages et pertes peuvent être aisément minimisés par la mise en place des mesures préventives.

102. Une prévention établie par les P&I Club. - Ce sont les P&I Club en collaboration avec des experts et ingénieurs qui ont élaboré des directives générales relatives à la prévention du transport maritime de marchandises agricoles. Ces directives prennent la forme des recommandations ou « guidelines » publiées régulièrement par les P&I Club. Ces guidelines sont imposées aux armateurs-transporteurs de marchandises de toute nature qui sont *a priori* tenus de les suivre pour éviter que des dommages ne se produisent durant le voyage maritime. Il est à noter que les mesures de prévention sont en constante évolution en raison de l'apparition de nouveaux risques et contraintes liés à la chaîne logistique de la marchandise agricole.

103. Des clauses de prévention imposées par les assureurs cargaison. - D'autre part, les Assureurs à la cargaison imposent aux assurés des clauses de prévention spécifiques au transport d'une commodité donnée en fonction des recommandations des experts.

Dans le présent chapitre, sera étudiée la prévention mise en place pour préparer le transport maritime de marchandises agricoles (**Section 1**). Seront ensuite exposées les recommandations spécifiques relatives à la prévention à effectuer par le transporteur sur la marchandise lors du voyage maritime (**Section 2**).

Section 1. La prévention des risques de sinistres avant le voyage maritime

La prévention des risques de sinistre avant le voyage s'organise autour de la mise en place des mesures préventives avant le chargement de la marchandise (**I**) et de la prise des

dispositions par les chargeurs au moment du chargement de la marchandise (II). Les mesures préventives désignent les procédures d'identification et de traitement des risques dans le transport maritime ainsi que dans les opérations annexes à celui-ci.

I. La mise en place de la prévention avant le chargement

D'une part, ce sont les P&I Club qui vont publier des guidelines en fonction du taux élevé de la sinistralité sur les commodités agricoles et de la récurrence des causes et origines des sinistres pendant le transport maritime (A). D'autre part, les experts facultés peuvent faire des recommandations spécifiques tenant compte de la spécificité de la commodité objet du transport, des contraintes liées aux ports de chargement et aux moyens locaux disponibles (B).

A. Les recommandations des P&I

Le transport maritime de *soft commodities* peut s'effectuer sur navire conventionnel lorsqu'il s'agit de la marchandise en vrac ou encore de la marchandise ensachée (1). Il peut aussi s'effectuer dans les conteneurs que la marchandise soit en vrac ou ensachée (2). Les recommandations prévues pour les deux cas présentent des similitudes et des différences qui seront exposées *infra*.

1. Le transport du vrac ou sacherie sur navire conventionnel (Bulk carrier)

104. Des dispositions prises pour l'accueil de la marchandise. - Afin d'accueillir la marchandise au bord du navire, plusieurs dispositions doivent être prises en amont par le transporteur en vertu de ses obligations telles que mentionnées précédemment. En fonction du type de commodité qu'il va acheminer par voie maritime, le transporteur va suivre le référentiel publié par son P&I Club relatif aux directives de prévention pour ladite commodité.

Le premier moyen pour prévenir les risques de sinistres consiste à la préparation des cales à l'accueil de la marchandise agricole.

105. Le nettoyage de cales. - Le nettoyage de cales est indispensable avant le chargement de la cargaison pour prévenir les risques de contamination et d'infestation de la

marchandise afin d'éviter la survenance des sinistres. Il s'agit d'une étape très importante, le personnel du bord et le personnel à terre impliqué dans la préparation du navire doivent être familiers avec les diverses problématiques autour du nettoyage des cales afin d'empêcher des retards sur le chargement et des réclamations en cas d'avarie sur la marchandise.

Qu'elles soient pour le transport de la marchandise en vrac ou en sacs, les cales doivent être lavées et nettoyées de sorte à ce qu'il n'y ait plus des résidus de la cargaison précédente, ni d'insectes ou moisissures, ou encore des mauvaises odeurs - en incluant les odeurs de lavage chimique. Par ailleurs, les cales doivent être complètement séchées avant le chargement du navire⁸².

106. Inspection et maintenance. - Il est fortement recommandé qu'une inspection et une maintenance préventive des cales et des panneaux de cales soit régulièrement réalisée, idéalement à la fin de chaque déchargement afin d'éviter certains problèmes de contamination de la cargaison liés à la mauvaise maintenance. A ce titre, le *West of England P&I Club* recommande que l'inspection périodique doit être réalisée idéalement par le Second capitaine et couvrir toutes les surfaces, agencements et installations à l'intérieur de chaque cale. Il en va de même pour les tuyaux, les encadrements sous pont et les trous d'homme (« *manholes* » en anglais).

107. Des normes à respecter. - Pour ce faire, les P&I mettent en place des normes et exigences relatives à la propreté des cales. Dès lors, le nettoyage commence au port de déchargement du navire. Tous les résidus de la cargaison déchargée qui restent dans les cales, devront être retirés en vertu des exigences prévues dans l'Annexe V de MARPOL et des réglementations locales en vigueur aux ports de déchargement.

108. Les facteurs liés au régime de nettoyage. - Quant au régime de nettoyage de cales pour accueillir la prochaine cargaison, celui-ci dépend de plusieurs facteurs tels que la nature de la cargaison précédente, les exigences de propreté prévue contractuellement entre le transporteur et l'affréteur dans le cadre de la charte partie, des exigences de l'État

⁸² West of England P&I Club, *Cargo Hold Cleaning*, Loss Prevention Bulletin, 2014

exportateur ou importateur ainsi que les exigences du Code IMSBC (International Maritime Solid Bulk Cargo)⁸³.

109. L'exemple de la préparation du navire conventionnel pour le transport du riz. Le marché du commerce de riz est en plein essor, notamment pour les pays Africains grands importateurs de riz en provenance de l'Asie de l'Est et du Sud. Pour l'élaboration des directives de prévention utiles et efficaces à la préservation de la marchandise et sa délivrance à l'état sain, les P&I Club prennent en considération les variétés de riz, leur propriété et bien sur le type de transport – vrac ou sacherie. A cet égard, les cales doivent d'abord être lavées avec de l'eau de mer, puis rincées abondamment à l'eau fraîche pour éradiquer toutes traces de chlorure de l'acier⁸⁴. Ensuite, il conviendra de procéder au fardage des cales, opération indispensable à la conservation du riz, et enfin, il faudra réaliser un contrôle technique complet pour vérifier l'état de chacune des cales.

110. L'arrimage de la marchandise. – Comme expliqué précédemment, les marchandises agricoles, notamment le riz, le cacao ou le café, ne doivent en principe pas être arrimées dans la même cale au risque d'être contaminées par odeur. De plus, il est essentiel de s'assurer que les canaux de ventilation entre les blocs de marchandise sont bien présents et fonctionnels pour permettre la circulation de l'air dans la chaque cale entre la marchandise. Grâce à un bon arrimage, la bonne ventilation des cales pourra être assurée pendant le voyage ce qui permettra de prévenir les risques de condensation et de dommages sur les commodités.

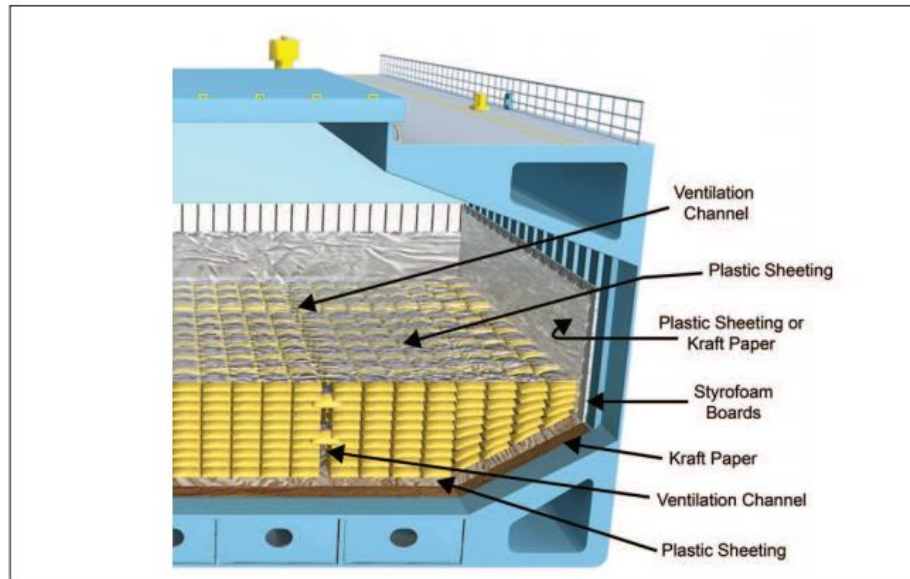
111. Le calage de la marchandise ou « *Dunnage* ». – Le calage de la marchandise agricole en sac ou en vrac a pour objet de minimiser les réclamations couteuses à cause de la condensation des cales. Il s'agit dès lors à prévenir le contact entre la marchandise et les parois de cales. Il est recommandé par les P&I Club de poser des tiges de bambou en avant et en arrière sur les plafonds de ballast et verticalement sur les trémies inférieures pour former des grilles de bambou afin de prévenir que les gouttelettes d'eau de la condensation mouillent les sacs⁸⁵. Une autre méthode de calage peut être la mise en place de papier Kraft et de feuilles en plastique (« *plastic sheet* » en anglais) sur le sol et les parois de cales. Sur les parois de cales

⁸³ West of England P&I Club, *Cargo Hold Cleaning*, Loss Prevention Bulletin, 2014

⁸⁴ West of England P&I Club, *Carriage of rice*, Loss Prevention Bulletin, 2014

⁸⁵ West of England P&I Club, *Carriage of rice*, Loss Prevention Bulletin, 2014

est recommandée aussi la pose de polystyrène pour renforcer la protection de la marchandise contre la condensation.



The Allied Maritime dunnaging arrangement

86

2. Le transport de *soft commodities* en conteneur

112. Le choix du transport conteneurisé. - Il est de plus en plus courant que pour les expéditions moins importantes en termes de volume de matières premières agricoles, le mode de transport choisi par les chargeurs soit le conteneur. C'est particulièrement le cas, pour le transport de cacao en sacs de jute dans les conteneurs à destination de l'Europe et Asie et pour le transport de riz ensaché à destination de l'Afrique de l'Ouest et du Sud-Est, principalement dans les ports d'Abidjan, de Lomé, des îles de Comores. Il est à noter que même si ce mode de transport est souvent préféré au conventionnel pour les commodités en sacs, il n'en reste pas moins que le taux de sinistres est élevé pour ces commodités agricoles. Il semblerait même qu'il y ait moins de dommages par mouille sur le transport conventionnel, car contrairement aux conteneurs, il est possible de ventiler la marchandise (comme le riz) pendant le voyage maritime. D'un autre côté, il y aurait en principe plus de sacs déchirés sur le conventionnel dus aux risques élevés de pillages au port ou d'une manutention brutale.

113. Le nettoyage du conteneur. - Avant d'empoter la marchandise dans le conteneur, il faut procéder au nettoyage du conteneur comme pour les cales. Après le lavage

⁸⁶ West of England P&I Club, Carriage of rice, Loss Prevention Bulletin, 2014

du conteneur s'ensuit le séchage de celui-ci et l'élimination de tous les résidus d'autres marchandises précédentes et des micro-organismes dans l'hypothèse où la cargaison précédente était infestée. Il faut également contrôler l'état général du conteneur et vérifier l'absence de trous et de déchirures sur les parois ou le toit afin d'éviter les infiltrations d'eau salée ou douce pendant le transport maritime et prévenir les risques de dommages par mouille.

114. L'empotage et l'arrimage de la marchandise. - L'empotage et l'arrimage de la marchandise dans le conteneur constitue une étape importante pour deux raisons. L'une concerne la marchandise elle-même qui doit être placée et stabilisée dans le conteneur d'une manière à éviter la survenance des dommages pendant les opérations de manutention de celui-ci au chargement et au déchargement. L'autre intéresse le conteneur lui-même et son arrimage au bord du navire avec d'autres conteneurs pour des questions de stabilité et de sécurité au bord du porte-conteneur.

B. L'intervention des sociétés d'inspection et les recommandations ponctuelles de l'expert facultés

115. Le rôle des sociétés d'inspection. - Habituellement, ce n'est pas aux experts facultés de faire de recommandations au port chargement en Asie du Sud-Est car il n'y a pas d'experts nommés mais uniquement des sociétés d'inspection nommées par le chargeur ou le trader. Ces sociétés d'inspection ont pour objectif premier de vérifier la qualité de la marchandise chargée (exemple : qualité de riz conforme aux spécifications du contrat commercial), le poids des sacs et la quantité chargée. Ces dernières années, les assureurs et courtiers en assurance ont sensibilisé lesdites sociétés aux problématiques rencontrées à l'arrivée et leur ont demandé d'être particulièrement vigilant sur les quantités chargées, les taux d'humidité.

116. Le rôle ponctuel de l'expert facultés. - Les experts facultés sont, quant à eux, régulièrement interrogés sur les améliorations qui peuvent être apportées sur l'arrimage par exemple compte tenu de ce qu'ils constatent à l'arrivée de la marchandise. Les recommandations qu'ils émettent sont ponctuelles notamment à l'égard des assureurs cargaisons et courtiers en assurance, charge à eux ensuite de voir avec les sociétés d'inspection et les chargeurs.

Concernant le transport de cacao au départ de la Côte d'Ivoire et du Ghana, l'intervention de l'expert facultés est systématique pour contrôler tous les soins apportés à la marchandise et recommander des mesures de prévention plus adaptées à celle-ci. Nous analyserons les aspects de l'intervention de l'expert dans la partie 2 du présent mémoire.

II. La prise de disposition au chargement de la marchandise

Lorsque le navire conventionnel ou le porte-conteneur est prêt à accueillir dans les cales la marchandise, il incombe au transporteur - en collaboration avec le chargeur - de prendre des dispositions et les soins pour protéger la marchandise et prévenir des éventuels dommages.

A. Les soins apportés à la marchandise

117. Les soins apportés par le chargeur. - Avant le chargement de la marchandise, le chargeur est tenu de prendre tous les soins raisonnables pour la conservation de la marchandise pendant le voyage maritime qu'il s'agisse du transport conventionnel ou conteneurisé. Pour cela, il portera attention à l'emballage de la commodité et à son conditionnement en vue du voyage maritime. Pour les commodités en grains tels que le riz et le cacao, il faut vérifier les taux d'humidité et la température – compte tenue de la spécificité de chacune de deux commodité – et les disposer dans des sacs en polypropylène pour le riz et sacs en jute pour les fèves de cacao, qui sont assez résistants pour conserver la marchandise. Chaque sac doit aussi être marqué et identifié.

118. Des vérifications pendant le chargement. - Pendant le chargement, il est préférable que le chargeur et le Second capitaine vérifient l'aspect de la marchandise, en prêtant attention à la condition apparente de celle-ci, à sa couleur et à son odeur. Il faut d'ailleurs faire attention aux conditions météorologiques durant les opérations de chargement pour prévenir des éventuels dommages.

119. Un arrimage de la marchandise soigné exigé. - Quand la cargaison sera chargée à bord du navire ou empotée dans le conteneur, les soins sur la marchandise consistent essentiellement à leur arrimage dans les cales qui ont préalablement été préparées comme expliqué précédemment. La marchandise doit être soigneusement déposée dans

chaque cale ou dans le conteneur de sorte à ce que les tuyaux de ventilation soient visibles et opérationnels et que les sacs soient bien stabilisés pour éviter des dommages dus aux déchirures. A la surface de la cargaison, il est fortement recommandé de recouvrir celle-ci avec du papier kraft et des feuilles en plastique pour la protéger des dommages de mouille.

B. La fumigation

120. L'importance de la fumigation pour les marchandises agricoles. - La fumigation constitue la dernière étape de la prévention avant le voyage. La fumigation sert à dératiser et de supprimer tout insecte et autre micro-organisme vivant dans les cales ou dans les conteneurs. Il s'agit d'une opération dangereuse pour la santé humaine qui doit être réalisée selon les normes en vigueur élaborées par l'Organisation Maritime Internationale. Le seul pesticide qui peut être utilisé, est le phosphore d'hydrogène ou phosphine⁸⁷. La fumigation de la marchandise se déroule sous le contrôle de l'agent de l'autorité compétente qui a été nommé pour établir le plan de fumigation avec le Commandant de bord. A la fin de la fumigation, un certificat de fumigation est établi et transmis au bord que le bord pourra en transmettre une copie aux intérêts cargaisons si nécessaire.

Section 2. La prévention durant le Voyage maritime

Le principal moyen de prévention pendant le voyage maritime pour les *soft commodities* transporté sur navire conventionnel est la ventilation. Cette mesure permet de minimiser les dommages de mouille causés par la condensation pendant le voyage maritime (I).

Quant au transport de conteneur, il est plus difficile de mettre en place des mesures préventives, si ce n'est pour le contrôle de la température pour les conteneurs *reefer* (II).

I. La ventilation des cales

121. Une ventilation souvent nécessaire. - Pendant le voyage maritime, le navire navigue dans des routes sujettes à des fortes variations de température qui peuvent avoir des conséquences sur la cargaison. Les commodités agricoles en sac doivent être ventilées dans

⁸⁷ Recommendations on the Safe Use of Pesticides in Ships Applicable to the fumigation of cargo holds, MSC.1/Circ.1264 27 May 2008

les cales, lorsque cela devient nécessaire afin d'éviter la formation de la condensation. Les navires assurant les voyages de l'Asie du Sud-Est à destination de l'Afrique disposent généralement de deux types de systèmes de ventilation à savoir : la ventilation naturelle (sans ventilateurs) et la ventilation hydraulique (avec des ventilateurs mécaniques).

122. Le rôle de la ventilation. - La ventilation permet d'évacuer la chaleur et l'air humide stagnant dans les cales en ventilant avec de l'air frais plus sec⁸⁸.

123. Les règles de ventilation. - Une des règles suivies pour ventiler les cales est le *Three-degree rule* qui exige que la ventilation des commodités hygroscopiques comme le riz lorsque la température extérieure soit au moins trois degrés inférieurs à la température de la marchandise prise au chargement⁸⁹. L'autre règle consiste pour le Commandant de contrôler que le point de rosée à l'intérieur de la cale soit toujours inférieur à celui de l'extérieur. Il s'agit de la *Dew Point Rule* en anglais.

Dans son mémoire, Delphine Castera explique bien la *Dew Point Rule* comme suit :

« *Le point de rosée est la température sous laquelle la rosée se dépose naturellement, cela signifie qu'en dessous de cette température qui dépend de l'humidité et de la pression de l'air ambiant, la vapeur d'eau contenue dans l'air se condense et forme de la buée* »⁹⁰.

124. La tenue des journaux de bord et de ventilation. - Dès lors, pendant le voyage maritime, le point de rosée doit être vérifié à intervalles régulières afin de savoir si la marchandise doit être ventilée ou non. Le Commandant de bord devra d'ailleurs tenir un journal de ventilation ou *Ventilation Log Book* en retranscrivant les relevés de température à l'intérieur et à l'extérieur des cales ainsi que les conditions météorologiques en cas de non-ventilation des cales alors que celles-ci en avaient besoin.

Il convient de préciser que pour le transport du sucre, la ventilation est prescrite en raison de la nature de cette commodité.

⁸⁸ Delphine Castera, Le transport du riz par voie maritime, Mémoire Droit maritime et des Transports, Droit 2020, CDMT

⁸⁹ David Anderson, Daniel Sheard and North of England P&I Association, A guide to good practice, Cargo ventilation, Chapter 2, page 7

⁹⁰ *Ibid.*

II. Le contrôle fait par le bord

125. Les vérifications de température. - Pendant le voyage maritime, le bord et l'équipage doivent procéder à des contrôles de la marchandise notamment en vérifiant régulièrement les températures permettant d'indiquer le besoin de ventilation de cales ou non.

126. Des vérifications ponctuelles de conteneurs frigorifiques. - *A contrario*, pour le transport conteneurisé, le bord ne peut pas effectuer un contrôle individuel pour chaque conteneur à bord du porte-conteneur puisqu'une fois les conteneurs scellés et plombés, ils ne seront ouverts qu'à leur réception par le destinataire. Le seul contrôle que le bord peut effectuer est sur les conteneurs *reefer* en vérifiant régulièrement que ceux-ci sont bien branchés dans le secteur et que les températures indiquées sont celles préconisées par le chargeur et inscrites sur le connaissement.

Maintenant que les enjeux de la sinistralité et les moyens pour prévenir les risques liés au voyage maritime des *soft commodities* afin de minimiser les avaries et les pertes ont été présentés, il va s'agir d'appréhender l'intervention et le rôle de l'expert facultés dans la minimisation des dommages et de pertes en Afrique ainsi que les considérations juridiques et pratiques qui en découlent de cette intervention (**PARTIE II**).

PARTIE II. LES IMPLICATIONS CONCRÈTES DE L'EXPERT DANS LE CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ EN AFRIQUE

127. Des difficultés dans la mise en œuvre de la prévention. - Avec l'intensification des échanges commerciaux sur le continent africain, le taux de sinistralité du transport maritime de *soft commodities* demeure très élevé en raison des difficultés constantes liées à la mise en place des mesures préventives effectives aux ports de chargement et pendant le voyage maritime, aux infrastructures portuaires qui ne remplissent pas toujours les standards de sécurité imposés par les textes internationaux (Code ISPS notamment), aux pratiques locales des ports africains quant aux méthodes de chargement et de déchargement ainsi qu'aux réglementations sanitaires locales qui divergent. La complexité de ce marché en raison de la diversité des facteurs et des particularités connues sur la plupart des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Sud-Est, les synergies entre les acteurs concernés sont plus que jamais nécessaires au contrôle de la sinistralité.

128. L'intervention nécessaire de l'expert facultés. - Au regard des intérêts en jeu sus-présentés et des résultats difficiles dus à des réclamations très coûteuses ces dernières années, l'intervention de l'expert facultés pour le compte des intérêts cargaison en Afrique devient indispensable. En effet, il convient de préciser que l'assuré souscrivant l'assurance facultés, peut-être un commerçant individuel mais aussi, et surtout, des entreprises internationales de production de matières premières agricoles installées dans plusieurs États dans le monde. Dès lors, lorsqu'elles commercent avec l'Afrique, il arrive que l'entreprise elle-même ne soit pas localement installée en Afrique de sorte que ce soit ses représentants locaux, bénéficiaires de la couverture d'assurances qui réceptionneront la marchandise. Comme l'assuré lui-même, à qui incombe une obligation de contribution « au sauvetage des objets assurés » et de prise de « mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables » en cas de survenance de sinistres aux termes de l'article L.172-23 alinéa 1^{er} du Code de transports, n'est pas toujours présent, ce sont les destinataires de la marchandise, les réceptionnaires, qui sont tenus de le faire.

129. Pour le compte des intérêts cargaison. - L'expert-facultés va donc intervenir pour le compte des intérêts cargaison en matière de conseil, de suivi de la gestion du sinistre localement, de contrôle sur la mise en œuvre des mesures de conservation de la marchandise et, le cas échéant, de constatation des dommages. Au regard de son expérience sur ce marché

donné, l'expert devient un acteur important car il est apte à proposer des améliorations aussi bien à la prévention qu'aux mesures conservatoires sur la marchandise compte des enjeux locaux.

130. Un suivi renforcé auprès de courtiers. - Les courtiers en assurance et, plus généralement, les assureurs cargaison ont effectivement besoin d'un suivi renforcé quant à l'état de la marchandise pendant et après les opérations afin d'avoir toutes les informations rapidement en main, pour agir en cas de problème.

131. L'intervention à plusieurs étapes de la chaîne logistique. - De manière générale, l'expert facultés va intervenir à plusieurs étapes de la chaîne logistique de la marchandise agricole dans un but de limiter la sinistralité et, indirectement améliorer les résultats de ce marché. Il peut aussi bien être missionné pour suivre le chargement d'un navire ou l'empotage d'un conteneur au départ que pour superviser le déchargement d'un navire conventionnel ou le dépotage d'un conteneur à destination, et *in fine* constater les éventuels dommages. Or, son intervention ne se limite pas à la « simple » constatation des avaries et de pertes. L'expert facultés va être force de propositions auprès des intérêts cargaison dans la mise en place des mesures conservatoires visant à limiter les dommages sur la cargaison et les pertes. Il va également avoir un rôle de conseil et d'intermédiaire dans la limitation des pertes en proposant des solutions alternatives à la destruction de la marchandise, lorsque les réglementations sanitaires locales le permettent.

132. Une garantie supplémentaire à la conservation du recours. - Plus encore, la présence de l'expert en Afrique est déterminante et opportune pour les intérêts cargaison, et plus précisément, pour les assureurs cargaison car elle implique une garantie supplémentaire quant à la conservation de leurs droits de recours.

Ainsi, l'expert facultés va d'abord intervenir sur la marchandise qui va constituer l'objet de sa mission reçue par les courtiers en assurance et les assureurs afin de minimiser les pertes (**TITRE I**). Cette intervention aura une incidence sur la gestion des sinistres par les courtiers en assurance et sur la préservation des droits de recours des assureurs cargaisons (**TITRE II**).

TITRE I. L'INTERVENTION DE L'EXPERT QUANT À LA MARCHANDISE

133. Une présence systématique. - L'intervention de l'expert facultés est quasi-systématique sur les ports africains de l'Ouest et du Sud-Est qu'il s'agisse notamment pour les opérations d'empotage de marchandise (le cacao ou d'autres) en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Nigéria que pour la supervision du déchargement des navires conventionnels ou encore le dépotage des conteneurs et les expertises amiables contradictoires.

134. La mission reçue par les Courtiers. - L'expert est en principe missionné par les courtiers en assurance. Moins souvent, assuré lui-même, le réceptionnaire et/ou destinataire de la marchandise vont directement requérir l'intervention de l'expert dans le cadre de leurs obligations contractuelles et légales susmentionnées dans la Partie I. Dans ce cas, l'expert devra demander confirmation de sa mission auprès des courtiers afin d'intervenir.

135. La lettre de mission et son étendue. - L'intervention de l'expert facultés en Afrique s'accompagne d'une lettre de mission, émise par ses donneurs d'ordre, que l'expert devra présenter au bord pour obtenir l'autorisation de superviser le déchargement du navire ainsi que réaliser le pointage quotidien de la marchandise avec ses agents et pointeurs. Au contraire, pour suivre les opérations de dépotage de conteneurs, la présentation de la lettre de mission n'est en pratique pas nécessaire.

Ainsi, l'expert-facultés en Afrique va principalement intervenir à l'issue du transport conventionnel des marchandises agricoles aux ports de déchargement africains du déchargement à la constatation et l'expertise sur la cargaison avariée (**Chapitre I**). Il va également intervenir sur le transport conteneurisé, plus précisément, lors de l'empotage de la marchandise dans les conteneurs afin de contrôler et vérifier le respect de mesures préventives recommandées, et dépotage des conteneurs pour constater les dommages sur la marchandise et recommander des mesures conservatoires sur celle-ci (**Chapitre II**).

Il conviendra ici de démontrer l'intérêt de la présence de l'expert et les avantages que cela comporte quant à la conservation de la marchandise.

CHAPITRE I. L'EXPERT FACULTÉS DANS LE TRANSPORT CONVENTIONNEL DE *SOFT COMMODITIES*

Aux ports de déchargement africains, le rôle de l'expert facultés se caractérise d'une part, par son intervention en aval du transport maritime, au moment de l'accostage du navire au port pour suivre le déchargement de la cargaison agricole selon les termes et l'étendue de sa mission (**Section 1**). D'autre part, l'expert garde un rôle central dans la mise en place des procédures tendant à la minimisation des dommages, par ses conseils en matière de mesures conservatoires à l'égard des intérêts cargaison ainsi qu'en matière de limitation des pertes (**Section 2**). Il convient de préciser que seules les marchandises agricoles transportées par navire conventionnel feront l'objet du présent chapitre, comme elles constituent une part importante du commerce africain.

Section 1. L'intervention de l'expert en aval du transport maritime

Cette intervention implique d'abord le respect de procédures préalables mises en place au déchargement de la marchandise (**I**), puis le déroulement des opérations de déchargement et la constatation des dommages (**II**).

I. Les procédures mises en place pour la supervision du déchargement

Les procédures préliminaires au commencement de déchargement s'articulent autour de l'accomplissement de formalités préalables, notamment pour la permission donnée par le bord à l'expert et l'information des parties (**A**), et les procédures systématiques de contrôle de cales et de la marchandise (**B**).

A. Les formalités préalables

136. L'émission de la lettre de mission. – Pour que l'expert puisse intervenir sur un navire en Afrique pour superviser les opérations de déchargement, il est désormais tenu de présenter au bord la lettre de mission reçue par ses mandants. En effet, cette procédure a été établie par Monsieur Jean Claude Impoutou, gérant du Ivory P&I Club, en collaboration avec différents intervenants locaux et leurs courtiers en assurance, afin de mettre un peu

d'ordre dans les formalités préalables aux opérations de déchargement et pointage⁹¹. Dans cette lettre de mission, devra être indiqué le contenu de la mission de l'expert et l'identité de son mandant. C'est souvent les courtiers en assurance cargaison qui nomment les experts en leur informant de l'étendue de leur mission. Concernant le déchargement de navire, la mission de l'expert peut aussi bien être « sous-palan » c'est-à-dire suivre le déchargement de la marchandise à quai, jusqu'à l'entrée magasin c'est-à-dire le suivi du transfert de la cargaison dans les magasins portuaires ou magasins réceptionnaires. La mission peut également s'étendre jusqu'en sortie magasin c'est-à-dire le suivi des livraisons de la marchandise.

Lorsque la lettre de mission est transmise à l'expert par le courtier ou l'assureur cargaison, l'expert et son équipe sont tenus de présenter cette lettre de mission au Commandant de bord ou au Second capitaine pour être autorisé à superviser les opérations de déchargement. En pratique dans certains ports africains, la présentation de la lettre de mission avant le début du déchargement n'est pas encore systématique pour des raisons liées à l'urgence due à une nomination tardive de l'expert ou aux formalités administratives parfois longues.

137. La Convocation à expertise. - Une fois l'autorisation par le bord accordée, l'expert est tenu au préalable de convoquer les parties concernées par le déchargement de la cargaison à assister ou à se faire représenter à la supervision du déchargement. Concernant les parties à convoquer, il peut s'agir du représentant de l'armateur/transporteur, du correspondant local de son P&I Club, du représentant de l'entreprise chargée de la manutention portuaire, des experts nommés pour le compte de l'armateur et pour le compte des manutentionnaires (stevedore), ainsi que des Autorités Phytosanitaires dont la présence est systématique dans les ports africains. La convocation à expertise est l'un des éléments obligatoires pour assurer le respect du contradictoire que nous étudierons dans le titre 2.

B. Les procédures de contrôle pratiquées en Afrique

Lorsque les formalités préalables sont accomplies, avant même que le déchargement ne commence, les parties présentes procèdent à l'inspection à l'ouverture des cales et de la

⁹¹ Jean-François Rebora, *Limitation des pertes grâce à pointage conjoint*, Gazette du la Chambre Arbitrale maritime de Paris, n°41, automne 2016.

cargaison. L'inspection se déroule toujours en présence du Commandant de bord ou plus fréquemment du Second capitaine, ainsi que des autres parties convoquées.

138. L'inspection des scellés et plombs. - A l'inspection des cales, l'expert facultés et ses agents doivent vérifier plusieurs éléments, parmi lesquels la présence de plombs sur les cales et les trous d'hommes. En effet, souvent les cales et les trous d'hommes de navires sont scellés au départ du port de chargement et doivent arrivés au port de déchargement scellés. Cela permet de prévenir les vols de la marchandise dans les cales pendant le voyage maritime ou pendant les escales que le navire doit effectuer lors de sa traversée. La preuve que les cales ont été scellées au départ est apportée par le biais d'un Certificat de scellés - *Sealing Certificate* en anglais –, le bord va en transmettre une copie aux parties qui le requièrent. Dans les ports de chargement en Afrique, il arrive assez souvent que les cales et les trous d'hommes ne soient pas scellés à l'arrivée du navire, soit parce que le navire a déchargé de la marchandise dans une escale précédente de manière à ce que les scellés soient coupés pour ouvrir les cales et décharger, soit parce que les scellés auraient été coupé lors du voyage maritime ou encore lorsque le navire était en rade au port de déchargement. Il est à noter que l'absence de scellés sur les cales constitue une cause de dommage concernant les manquants au sous-palan car cela laisse la possibilité de vols en cale pendant le voyage maritime.

139. La constatation de l'état des cales. - De plus, l'expert doit constater l'état des panneaux de cales, des écoutilles et des trous d'hommes. Il s'agit de voir, si elles sont en bonne condition apparente, s'il y a de la rouille, des trous, des traces d'infiltration d'eau etc. L'état apparent général pourrait éventuellement expliquer la survenance de certains dommages.

140. L'inspection de l'intérieur de cales et arrimage. - A l'issue de l'inspection des cales, les parties procèdent à l'inspection de l'intérieur des cales et de la marchandise. L'expert va prêter attention à l'arrimage de la marchandise, aux mesures préventives prises au chargement en constatant la présence ou l'absence, et l'état du papier kraft, des feuilles de plastique et des panneaux de polystyrène sur les parois et la surface des cales. Dans son rapport d'inspection à l'ouverture des cales, l'expert devra également indiquer la présence ou l'absence des traces d'infiltration d'eau, de condensation, ou encore d'infestation.

141. L'inspection de l'état de la marchandise en surface. - Concernant l'état de marchandise agricole, une fois que le papier kraft sera enlevé, l'expert doit procéder à un premier état de lieu en chiffrant les éventuels dommages trouvés en surface des cales. Au cours de cette inspection, il arrive assez souvent de trouver quelques sacs déchirés en surface et des balayures à côté de ces sacs, ainsi que des sacs mouillés. A cet égard, l'expert va dénombrer les dommages et les inclure dans son rapport d'inspection. Dans l'hypothèse où une quantité importante des sacs mouillés est constatée, l'expert, conjointement avec les autres parties, va réaliser un test au nitrate d'argent dans les cales où les sacs mouillés ont été trouvés, ce qui permettra de déterminer si la mouille est due à l'infiltration d'eau salée ou non.

142. La demande des documents du Bord. - Enfin, l'expert peut demander au bord de lui fournir des documents supplémentaires comme le journal de bord (*Log Book* en anglais), le registre de ventilation (*Ventilation Log Book* en anglais), l'exposé de faits au chargement (*Statement of facts* en anglais) et tout autre document lui permettant à l'expert d'avoir le plus d'informations possible pour déterminer ultérieurement la cause du dommage.

A la fin du contrôle préalable, l'expert va soumettre ses comptes rendus au bord et aux autres parties pour signature.

II. Le suivi des opérations de déchargement et la constatation des avaries

A. Le déroulement des opérations du déchargement

143. Le pointage de la marchandise. - Au début du déchargement, l'expert facultés et les pointeurs, vont se positionner à des endroits stratégiques pour suivre et pointer, de manière optimale, la marchandise au fur et à mesure de son déchargement. Ce pointage de la cargaison est réalisé soit par la société d'expertise de l'expert facultés qui propose le pointage dans leurs services, soit par des personnes tierces. Pour le déchargement des cargaisons, comme les sacs de riz et de sucre - et toute autre commodité en sacs -, le pointeur compte en principe le nombre de sacs par élingue et d'élingues par palanquée⁹² dans l'hypothèse où les sacs sont préélingués dès leur chargement au port de provenance. Dans le

⁹² Jean-François Rebora, *Limitation des pertes grâce à pointage conjoint*, Gazette du la Chambre Arbitrale maritime de Paris, n°41, automne 2016.

cas contraire, le pointeur va dénombrer les sacs qui sont placés dans des filets pour être déchargés à quai. Cela va permettre à l'expert de chiffrer des potentiels dommages trouvés en cales, et *in fine* recommander et contrôler la mise en place des mesures prophylactiques adéquates sur les avaries constatées pour limiter le dommage.

Les pointeurs peuvent être placés dans les cales, d'autres au sous-palan pour dénombrer la marchandise déchargée à quai. D'autres agents sont positionnés près de camions pour décompter la quantité de la marchandise chargée sur camion, et d'autres agents se trouvent en entrée de magasins pour pointer la marchandise reçue en entrepôt.

144. Un compte-rendu quotidien. - Ainsi, au fur et à mesure des opérations de déchargement, l'expert va communiquer quotidiennement son compte-rendu et ses chiffres à son mandant, généralement le courtier en assurance en charge de la gestion du sinistre. Le chiffrage de la marchandise saine, endommagée ou manquante doit être le plus précis possible car il est essentiel pour l'indemnisation de l'assuré et la réclamation de l'assureur cargaison contre le transporteur. Outre cela, l'intérêt ici réside sur le besoin d'une surveillance des opérations de déchargement et d'un suivi renforcé aux courtiers par l'expert, afin d'agir rapidement en prenant les dispositions adéquates, si nécessaire, dans la gestion du sinistre.

Il est à noter que le déchargement peut durer plusieurs jours, voire plusieurs semaines en raison du tonnage de la cargaison qui peut être important, du mauvais temps et de la pluie, de la cadence journalière de la manutention ou encore de l'encombrement du port dû au nombreuses arrivées et départs de navires. Dès lors, le « *gestionnaire de sinistre devra rester attentif aux chiffres communiqués par son expert* »⁹³.

145. L'estimation par extrapolation des dommages et pertes. - L'autre intérêt de la présence de l'expert facultés à la supervision des opérations de déchargement réside dans le tonnage de marchandises avariées qui peut devenir considérable pendant le déchargement. À la demande de son mandant, l'expert sera tenu d'envoyer une estimation par extrapolation des dommages avant la fin des opérations. Ces chiffres constitueront l'élément précurseur à

⁹³ Clara Delaubier, *La lettre de garantie chez un courtier en assurances maritimes*, Mémoire Droit maritime et des Transports Droit 2017, CDMT

la négociation de la lettre de garantie faite par le courtier en assurance⁹⁴ au P&I Club du navire en question. Ce point sera analysé ultérieurement dans le Titre 2.

146. Les balayures de cales. - En outre, lorsque les opérations de déchargement se terminent, c'est-à-dire quand plus aucun sac ne reste dans les cales, il convient de ramasser les balayures de cales issues de sacs déchirés de riz, de sucre ou autre commodité agricole. À cet égard, dès lors que les réceptionnaires cherchent un maximum de rendement (*outturn*) de leur marchandise transportée, les cales du navire sont balayées, les balayures récoltées en sacs, pesées puis reconditionnées ou dépréciées en fonction des ports de déchargement. À noter que les balayures sont seulement ramassées lorsqu'il s'agit du dernier port de déchargement du navire. Cependant, dans certains ports africains, il est nécessaire de le rappeler aux manutentionnaires et les encourager à enlever autant de résidus de cargaison que possible.

B. La constatation des dommages

Le transport maritime ainsi que les opérations de déchargement et de manutention sont souvent source des dommages sur la marchandise pour les raisons évoquées précédemment. Et c'est là, l'essence même du rôle de l'expert qui va surveiller les opérations et *in fine* constater les dommages. Cette constatation des dommages se caractérise par l'expertise réalisée par l'expert facultés lors de la supervision du déchargement, laquelle s'articule passe par plusieurs étapes.

147. Le chiffrage des avaries. - Lorsque des avaries sont trouvées en cales, ou causées pendant les opérations de manutention, l'expert facultés va procéder à leur constatations en les chiffrant dans son *tally*⁹⁵ quotidien, avant d'adresser une lettre de réserves (Letter of Protest) à l'encontre du transporteur et des manutentionnaires pour le compte des intérêts cargaison. Il s'agit d'un outil indispensable duquel découlent plusieurs considérations juridiques pour les parties concernées qu'il conviendra d'étudier ultérieurement. Cette lettre de réserves devra détailler le dommage, de manière précise et motivée, pour pouvoir être effective. À cet égard, la lettre de réserves constitue un moyen de constater les avaries et de déterminer à qui les dommages sont imputables.

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ Compte-rendu du pointage

Comme indiqué précédemment, la constatation des avaries sur la marchandise ensachée s'effectue premièrement par l'inscription du nombre de sacs endommagés dans la fiche de pointage, à savoir : les sacs déchirés avant manutention, les sacs déchirés pendant la manutention, les sacs mouillés, moisiss, les manquants... Ces fiches quotidiennes de pointage et de constatation des dommages sont d'ailleurs contresignées par le bord.

148. L'expertise sur la marchandise. - Ainsi, le meilleur moyen de constater les dommages lors du déchargement reste l'expertise diligentée par les intérêts cargaisons ou encore les intérêts armateurs. A l'issue du déchargement, l'expert va examiner les dommages et les pertes, afin d'évaluer le préjudice et en déterminer les causes, étant entendu comme la cause direct de l'avarie (mouille, déchirure...), et l'origine c'est-à-dire les raisons expliquant l'avarie. Ces constatations prendront la forme d'un rapport d'expertise sur le déchargement rédigé par l'expert facultés qui servira pour la réclamation contre le responsable des dommages de la marchandise, souvent le transporteur. Le responsable des dommages peut également être l'entreprise de manutention, mais en fonction du contrat conclu entre cette-dernière et le réceptionnaire de la marchandise, elle peut répondre ou non à la réclamation des avaries subies par la marchandise.

149. Des dispositions relatives au sauvetage de la marchandise. - Dans le cadre de la gestion du sinistre, l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance est tenu de prendre toutes les dispositions tendant au sauvetage de la marchandise et à la minimisation des dommages. En Afrique, l'intervention de l'expert pour la minimisation des dommages est essentielle, puisqu'en raison de ses connaissances techniques sur le produit en question, il est capable de présenter les recommandations les plus appropriées.

Section 2. Les procédures tendant à la minimisation du dommage sur la commodité

L'objectif de ces mesures tendant à la minimisation des pertes est de limiter le montant du préjudice indemnisable par les assureurs cargaison, et donc limiter voire diminuer le taux de sinistralité le plus possible. Pour cela, deux types de procédure peuvent être appliqués, à savoir d'une part des mesures quant à la conservation de la marchandise (**I**) et des mesures quant à la limitation des pertes (**II**).

I. L'adaptation des mesures conservatoires dans les ports de déchargement

150. Prévenir la détérioration de la marchandise. - En cas de constatation de dommages, l'ayant-droit à la marchandise doit prendre toutes les mesures possibles pour empêcher l'aggravation du dommage. À noter que, au-delà du montant de l'indemnisation, si l'assuré ou son bénéficiaire ne respecte pas son obligation de conservation, il risque de ne pas se faire indemniser par les assureurs qui se prévaudront de l'inexécution du contrat d'assurance. En sus, compte tenu du marché de l'assurance sur facultés de plus en plus tendu, il est dans l'intérêt de l'assuré de veiller à l'application desdites mesures, afin de conserver des taux de sinistre raisonnables.

Selon l'étendue de la couverture d'assurance (sous-palan, entrée magasin ou livraisons), l'ayant-droit à la marchandise sous les recommandations de l'expert facultés, adaptera les mesures conservatoires en fonction (A). De même, les mesures conservatoires devront être également adaptées en fonction des ports de déchargement car, comme nous le verrons ultérieurement, dans certains ports l'application des mesures prophylactiques sur la marchandise reste plus difficile et limitée (B).

A. Des mesures conservatoires standardisées

151. Des pesées, du reconditionnement des sacs déchirés. - S'agissant des sacs déchirés, lorsqu'ils sont déchargés à quai, ils sont soit déposés sur des bâches à quai et sont pesés, avant d'être transférés dans les entrepôts portuaires, soit ils sont déposés sur les camions pour leur transfert dans les magasins réceptionnaire. Ils peuvent aussi être stockés dans des conteneurs, pour diminuer la détérioration des sacs avant leur transfert dans les magasins réceptionnaires où ils seront éventuellement pesés, reconditionnés ou dépréciés selon les pays de destination (Voir *infra* II). Les pointeurs de l'expert (ou lui-même) surveilleront le respect des mesures prise sur les sacs déchirés, feront un *reporting* régulier à leurs mandants quant à l'état de ceux-ci. En cas d'incidents, notamment lors d'une manutention trop brutale, ou face à des Stevedores qui ne font pas attention à la manipulation des sacs déchirés ou qui déchirent des sacs sains, il est impératif d'informer l'assureur et l'assuré.

152. Le triage et le stockage. - S'agissant des sacs mouillés ou moisiss, lorsqu'ils sont déchargés à quai, il est impératif de les trier et de les stocker en hauteur sur des palettes, dans un endroit sec et couvert. Cela peut être soit dans les entrepôts portuaires soit dans des conteneurs au port lorsque les entrepôts portuaires sont loin du quai de déchargement ou lorsqu'il n'y a plus de place.

153. La fumigation locale des sacs infestés. - S'agissant des sacs infestés, il est impératif de limiter l'infestation le plus possible. La solution est la fumigation locale souvent sous-bâche, après avoir trié et séparé les sacs du reste de la cargaison.

B. Les limites dans l'application de ces mesures

154. Les difficultés liées au monopole des entreprises de manutention. - Les manutentionnaires jouent d'ailleurs un rôle important dans l'application ou non des mesures conservatoires sur la marchandise, bien que cela dépend du port de déchargement. Cela s'explique par le monopole des stevedores⁹⁶ dans les ports africains ce qui rend souvent la coopération entre eux et les intérêts cargaison très difficile, puisqu'en raison de ce monopole, les manutentionnaires sont beaucoup moins à l'écoute. À ce titre, on peut citer APMT l'entreprise de manutention au Libéria (Port de Monrovia), SOBEMAP à Cotonou ou encore BOLLORE à Lomé. Ce sont souvent dans ces ports qu'il y a le plus de dommages car peu de mesures conservatoires sont possibles. A cet égard, il est très difficile de changer les pratiques dans les ports puisque cela implique aussi de changer des méthodes de travail des dockers, alors que ces méthodes existent depuis des années, dans le cadre de conventions collectives nationales.

155. L'expert en tant qu'intermédiaire. - Dans ces situations-là où les intérêts des parties s'entrecroisent, l'expert devient un intermédiaire entre les manutentionnaires et les intérêts cargaisons (assuré, destinataire et assureur notamment), car il peut aider à résoudre ces problèmes locaux – grâce aussi à la connaissance des pratiques locales - en organisant des réunions avec les différents acteurs de la chaîne logistique, en les sensibilisant sur l'importance justement de limiter les dommages. En sus, l'expert peut toujours faire des

⁹⁶ Manutentionnaires en anglais

recommandations aux assurés et assureurs, charge à eux de demander leur application aux réceptionnaires/ manutentionnaires.

En tout état de cause, l'expert facultés peut être considéré comme un appui à l'adaptation et à la mise en place de ces mesures en fonction des dommages et de pratiques portuaires locales, quand bien même il ne peut réellement lui-même mettre en place les mesures de prévention et de minimisation des dommages.

II. Les mesures relatives à la limitation des pertes

Outre les mesures conservatoires, peuvent être appliquées sur les marchandises agricoles des mesures tendant à la limitation du montant du dommage et donc à la minimisation du sinistre. La conséquence directe de ces mesures réside dans la sauvegarde de la marchandise avariée dans la mesure du possible, l'indemnisation du préjudice par l'assureur, laquelle sera plus faible, et dans la limitation des pertes matérielles pour les ayants-droit à la marchandise. Plusieurs mesures peuvent être diligentées en fonction des ports de déchargement et des réglementations locales en vigueur.

A. Des mesures durant le déchargement

Durant le déchargement, des mesures visant à la limitation des pertes peuvent être appliquées sur la marchandise.

156. Le plombage quotidien des cales. – Tel qu'indiqué précédemment, pendant le déchargement de la marchandise, il existe un risque important de vols de la marchandise dans les cales et un taux de sinistralité important, surtout dans certains ports de l'Afrique de l'Ouest. C'est le cas du port de Conakry en Guinée, pour la sacherie de riz, où les opérations de déchargement de riz amènent à des véritables pillages de sacs, entraînant des conséquences préjudiciables aussi bien envers les intérêts cargaison que le transporteur qui est obligé de suspendre le déchargement. Hormis la vigilance observée par le bord et l'équipage ainsi que les experts présents, il est ainsi essentiel de prévenir les pillages de la marchandise afin d'éviter de comptabiliser un nombre important de manquants.

Pour ce faire, il est fortement recommandé de sceller, à la fin de chaque journée de déchargement, les cales du navire pour empêcher des vols nocturnes. Des certificats de scellés sont émis quotidiennement attestant le verrouillage des cales.

157. Les balayures de cales. – Les balayures de cales ou *Sweepings* sont les résidus de la marchandise agricole qui se trouve aux fonds de cales à la fin du déchargement. Pour la sacherie de sucre, de riz et d'autres marchandises, ces résidus sont issus des sacs déchirés mais aussi du vrac. Il est fortement recommandé, lorsque les législations sanitaires de l'État du port de déchargement l'autorisent, de collecter et ramasser ces balayures pour les mettre dans des sacs sains vides, avant de les décharger. Ces résidus de marchandise seront ensuite soumis à des procédures plus spécifiques de tri, ou de dépréciation du fait de la présence des matières étrangères parmi ces résidus ou encore de leur mauvais aspect.

B. Des mesures post-déchargement

Au-delà du rôle de l'expert facultés consistant à établir la cause du dommage ou de la perte et d'évaluer de manière équitable et juste l'étendue du dommage, il doit, en plus, être familiarisé avec tout traitement possible et nécessaire à la minimisation des pertes. Il existe trois principales mesures tendant à la limitation des pertes à savoir : le reconditionnement, la dépréciation et la vente en sauvetage de la marchandise.

158. Le reconditionnement. – Initialement le reconditionnement consiste à changer le conditionnement ou l'emballage d'un produit, d'une marchandise. Souvent, cette méthode est pratiquée sur les sacs déchirés de riz, de sucre ou d'autres grains afin de rendre la marchandise à l'état sain pour la commercialiser.

159. La dépréciation. – Afin de sauver le maximum de marchandise possible, l'expert peut, quand le reconditionnement de la marchandise avariée n'est pas possible, évaluer le degré du dommage et donc de la perte. Cette méthode est surtout fréquente en cas de dommage par mouille sur une cargaison agricole de grains par exemple comme le riz ensaché, où il est la plupart du temps possible de récupérer de la marchandise saine dans la marchandise avariée et de la déprécier ensuite. Pour appliquer une dépréciation sur des volumes importants de la marchandise ensachée, l'expert doit déterminer un pourcentage de sacs endommagés à sélectionner parmi la marchandise avariée pour les inspecter puis les trier

par catégorie d'importance du dommage. En principe, il est établi que l'expert sélectionne 10% des sacs endommagés pour les expertiser⁹⁷. Le but étant de donner un pourcentage de dépréciation dans chaque catégorie en fonction de l'étendue du dommage sur cette catégorie.

160. La vente en sauvetage. – Dans certains ports de déchargement, les autorités sanitaires autorisent la vente de la marchandise sur le marché local si elles considèrent qu'elle est adaptée à la consommation humaine. C'est le cas des cargaisons de bananes en Côte d'Ivoire, dont la maturité a évolué suite à la rupture de la chaîne du froid, qui vont être vendues au marché local. A contrario, lorsque la marchandise est jugée inadaptée à la consommation humaine, elle peut être vendue pour la consommation animale – à un prix moindre certes –, afin d'éviter d'être détruite intégralement. Le prix de la vente en sauvetage est au bénéfice de l'assuré ou du destinataire de la cargaison, en le déduisant du montant de l'indemnisation. L'expert va avoir un rôle d'intermédiaire dans la vente en sauvetage car il va conseiller et aider le réceptionnaire ou assuré à trouver un acheteur et sécuriser la transaction.

Toutefois, dans certains ports comme à Matadi, en République Démocratique du Congo, certaines marchandises agricoles avariées risquent souvent d'être considérées comme inadaptées à la consommation humaine par l'autorité phytosanitaire qui va ordonner la destruction complète de celle-ci. Dans ces cas, l'expert a peu, voire pas, de pouvoir et doit respecter les réglementations locales africaines.

Il convient de préciser que ces procédures se déroulent la plupart du temps en présence d'autres parties invitées à l'expertise pour déterminer l'étendue et la cause du dommage contradictoirement.

⁹⁷ A.W. COOPER, Lloyd's Survey Handbook, Compiled and Edited by the Controller of Agencies Lloyd's, publié en 1952 et révisé en 1956

CHAPITRE II. L'EXPERT FACULTÉS DANS LE TRANSPORT CONTENEURISÉ DE *SOFT COMMODITIES*

En Afrique, l'expert facultés intervient également sur les marchandises transportées par conteneur au départ ou à destination de l'Afrique.

161. L'expert au départ. - Au départ, l'expert est généralement missionné pour suivre les opérations d'empotage de la marchandise et vérifier les mesures de prévention appliquée sur une marchandise déterminée. Pour illustrer les propos qui s'en suivent, les cargaisons de cacao en conteneur constituent un parfait exemple du rôle de l'expert en Afrique, continent exportateur mondial du cacao (**Section 1**).

162. L'expert à l'arrivée. - A l'arrivée, l'expert est aussi missionné pour suivre le dépotage de la marchandise agricole ensachée et prendre rapidement les mesures nécessaires quant à l'évaluation des éventuels dommages et l'application des mesures conservatoires sur celle-ci (**Section 2**). Dans cette section, la sacherie de riz va illustrer nos propos et les difficultés rencontrées dans certains ports seront mises en avant concernant de l'expertise et de la mise en place des mesures limitatives des pertes.

Section 1. L'intervention de l'expert au départ

Comme démontré dans la Partie I de ce mémoire, minimiser les risques de sinistre sur les marchandises agricoles est un enjeu qu'il faut considérer de bout en bout. Il convient alors de s'intéresser au rôle concret de l'expert facultés lors de son intervention en amont au transport conteneurisé au départ de l'Afrique. La préparation du conteneur pour le transport des fèves de cacao en sacs de jute illustrera ici nos propos, qui s'articule entre la mise en place de la prévention (**I**) et la supervision de l'empotage de conteneur (**II**).

I. La mise en place de la prévention au départ

163. La nomination systématique de l'expert. - Dans les pays africains qui vont exporter des fèves de cacao et des produits de cacao (beurre de cacao, poudre, liqueur) comme au Ghana, en Côte d'Ivoire, au Togo, et d'autres, l'expert facultés est

systématiquement nommé pour suivre l'empotage de la marchandise dans les conteneurs, en présence de chargeurs, en fonction des conditions de leur assurance.

Suivre l'empotage consiste avant tout pour l'expert d'appliquer des procédures spécifiques relatives à des normes et de recommandations mises en place par la Fédération de Commerce de Cacao (*ci-après* FCC), ainsi que de son expérience sur le terrain.

164. L'inspection du conteneur. – L'inspection du conteneur constitue la première étape de l'intervention de l'expert. Celui-ci doit particulièrement vérifier l'absence d'odeurs éventuelles pouvant être présentes dans le conteneur, l'absence des tâches suspectes comme des huiles susceptibles de contaminer les fèves de cacao, l'absence d'étiquettes déchirées en cas d'empotage précédent des produits chimiques. Il doit en outre être attentif à l'absence de rouille et des trous dans le conteneur qui pourraient causer des dommages de mouille. Il est à noter que si l'un de ces éléments est détecté par l'expert, celui-ci ne valide pas le conteneur pour le transport de fèves de cacao.

165. Le contrôle du taux d'humidité. – Compte tenu de la sensibilité du cacao au taux d'humidité, l'expert doit à la fin de l'inspection du conteneur, réaliser des tests d'humidité sur le plancher de celui-ci afin de vérifier que le taux d'humidité constaté entre dans les normes prévues par la FCC.

166. La validation du conteneur et convocation à l'empotage. – Si l'inspection du conteneur et le taux d'humidité du plancher sont conformes aux exigences de prévention pour le transport, l'expert va valider le conteneur et convoquer les parties à l'empotage de la marchandise.

167. Le contrôle du taux d'humidité des sacs avant empotage. – Assez souvent, l'expert va être amené à contrôler les taux d'humidité des sacs contenant les fèves de cacao avant d'être empotés. Il doit sonder aléatoirement 30% de la cargaison de cacao à empoter afin de constituer un échantillon représentatif de la cargaison pour relever les taux d'humidité au moyen d'un *Aquaboy* ou humidimètre. La FCC recommande pour le transport maritime de cacao un taux maximal d'humidité des sacs inférieur à 8%.

168. L’habillage du conteneur. – Il est nécessaire pour l’accueil des sacs de cacao dans le conteneur d’habiller celui-ci selon les instructions basées sur les recommandations de la FCC ainsi que l’expérience pratique de l’expert. En général, l’habillage va se composer d’une couche des cartons ondulés à double face ou deux couches de cartons ondulés à simple face sur les parois, le sol du conteneur ainsi que sur la cargaison pour la protéger des risques de mouille ou de condensation. Il conviendra d’ajouter des sacs dessiccants en fonction de la durée et la longueur du voyage maritime.

L’inspection du conteneur par l’expert ainsi que les mesures prises pour le conditionnement et l’accueil de la marchandise reflète la volonté des États africains exportateurs de cacao et de ses produits à mettre en place la prévention au départ pour ce type de cargaison.

169. Des résultats d’assurance positifs. - Selon les courtiers en assurance, une bonne prévention au départ conduit à des bons résultats à l’arrivée. En effet, les cargaisons de fèves de cacao en conteneur en provenance du Ghana représentent un taux de sinistralité très faible qui s’explique par une bonne prévention faite au départ par l’expert et le chargeur. A l’inverse, les taux de sinistres pour cette marchandise en provenance de la Côte d’Ivoire sont plus élevés.

II. L’intérêt de la supervision de l’empotage

170. Le rôle de l’expert. - L’empotage se déroule sous la supervision de l’expert qui va dénombrer le nombre des sacs empotés dans le conteneur et établir des fiches d’empotage. Il doit de plus faire attention que le nombre de sacs empotés corresponde aux normes établies par la FCC en fonction des pays chargeurs.

171. Des contrôles d’humidité régulier. - Il arrive souvent que l’expert effectue les contrôles d’humidité sur les sacs de fèves de cacao dans le conteneur en sélectionnant aléatoirement une quantité représentative des sacs empotés. Il doit noter les taux d’humidité relevés qui serviront de preuve en cas de sinistre constaté au port d’arrivée.

172. La fermeture et le plombage contradictoire du conteneur. - À la fin de l’empotage, l’expert doit fermer et sceller le conteneur avec des plombs ou cadenas en

présence du chargeur et émettre un certificat de plombage. Le plombage du conteneur vise à prévenir le risque de pillage avant, pendant ou après le transport de la marchandise, avant sa destination finale.

173. L'intérêt du suivi de l'empotage. - La supervision de l'empotage du conteneur par l'expert permet un suivi renforcé car en cas d'anomalie constatée à tout moment durant les opérations d'inspection et d'empotage, l'expert le notifie immédiatement au client. La présence de l'expert peut également constituer une garantie supplémentaire pour le courtier en assurance et l'assureur cargaison quant à l'application d'une prévention correcte sur la marchandise qui *in fine* permettra de contrôler la survenance de dommages sur celle-ci.

Section 2. L'intervention de l'expert à l'arrivée

À l'arrivée des conteneurs de riz en sacs au port de déchargement, ceux-ci sont acheminés par camion aux magasins réceptionnaires où ils vont être dépotés. L'expert sera missionné avant l'ouverture du conteneur lorsqu'il y a une forte suspicion des dommages ou des manquants (notamment à cause de l'absence de plomb et de cadenas permettant de sceller le conteneur). Il sera également missionné à l'ouverture du conteneur par le réceptionnaire en cas de dommages apparents constatés à l'entrée de celui-ci, ou encore pendant le dépotage en cas d'une quantité importante des dommages observée. L'expert réalisera en l'espèce une expertise amiable contradictoire (I) et procédera à la limitation des pertes par la mise en œuvre des mesures exposées *supra*. Dès lors, il conviendra surtout ici d'apporter des précisions quant à leur mise en place effective qui est conditionnée aux réglementations phytosanitaires locales (II).

I. L'expertise amiable contradictoire

Informé souvent par le réceptionnaire du ou des conteneurs sinistrés, l'expert doit attendre la confirmation de sa nomination sur l'affaire par ses mandants avant de réaliser une expertise sur la marchandise. Cette expertise aura pour but de constater l'état de la marchandise, les avaries ainsi que de chiffrer les dommages

174. La convocation à l'expertise préalable. - Avant son intervention, l'expert doit organiser l'expertise amiable contradictoire en adressant une convocation à expertise à toutes

les parties potentiellement responsables du sinistre⁹⁸, tels que le transporteur, le réceptionnaire, ainsi que les Autorités locales comme l'agence phytosanitaire, le Ministère de la Santé ou les agents de douanes de l'État du port d'arrivée. Ces parties pourront soit assister à l'expertise soit se faire représenter par leur représentant et experts, ou les deux.

Le jour de l'expertise, l'expert va se rendre au magasin réceptionnaire en présence des parties invitées ou de leurs représentants pour insister au dépotage du ou des conteneur(s), comptabiliser le nombre de sacs déposés et constater des éventuels dommages et pertes.

175. Les documents requis. - L'expert va au préalable requérir de la part du réceptionnaire tous les documents relatifs à la marchandise à savoir : le connaissement, la facture commerciale, le certificat d'assurance, le certificat d'emballage, de fumigation si fourni et d'autres documents. De plus, il va réunir toutes les informations ou observations du réceptionnaire concernant l'acheminement de la marchandise du port au magasin réceptionnaire, la présence ou l'absence des plombs et toute autre information permettant d'établir au mieux les circonstances du transport maritime.

176. L'inspection préliminaire de conteneurs. – L'expert va, par la suite procéder à l'inspection rigoureuse de chaque conteneur, objet de l'expertise, pendant laquelle il va vérifier l'identification du conteneur selon le connaissement, la présence ou l'absence des plombs, et le cas échéant, s'ils sont intacts et conformes à la mention du connaissement. A la fin de cette vérification, l'attention doit être portée sur l'état extérieur du conteneur lui-même, c'est-à-dire regarder s'il y a des dommages visibles.

177. L'inspection préliminaire de la marchandise et dépotage. – À l'ouverture des conteneurs, l'expert doit noter toutes ses observations relatives à : l'état de la marchandise à l'ouverture, la présence ou l'absence des mesures de prévention visant à protéger la marchandise des risques du transport maritime (papier kraft, feuilles de plastique, etc...). Le dépotage peut alors commencer et pendant ce temps l'expert va dénombrer les sacs déposés et contrôler leur manutention par les ouvriers de l'entrepôt. Il doit être particulièrement vigilant à la présence des sacs moisissés ainsi qu'aux infestations. Il faut préciser que compte tenu des quantités importantes de sacs de riz ou de la présence de plusieurs conteneurs à dépoter, les opérations peuvent durer plusieurs jours. L'intérêt est, ici, d'assurer un suivi

⁹⁸ Théo Gomez, *L'expertise amiable contradictoire*, Mémoire Droit maritime et Transports, Droit 2019, CDMT

rigoureux des opérations de dépotage grâce à un pointage quotidien et d'observations faites. Cela permet de présenter un état de lieux très détaillé aux intérêts cargaisons et agir le plus rapidement possible en cas de dommage.

178. L'inspection de l'intérieur des conteneurs. – Lorsque la marchandise est complètement dépotée, l'expert doit inspecter l'intérieur des conteneurs et observer si les dispositions préventives ont été normalement appliquées. En cas d'avaries importantes sur les sacs de riz trouvés, notamment des dommages par mouille, l'expert va rechercher l'origine et la cause de ce dommage en vérifiant si le(s) conteneur(s) est troué sur le toit, sur les parois, s'il y a des traces d'infiltration d'eau, l'état des joints et d'autres paramètres lui permettant de conclure sur la cause de dommage. Parallèlement, l'expert doit tenir régulièrement informés ses mandants notamment lorsque des dommages conséquents sont constatés. Il doit également les tenir informés sur la mise en œuvre des mesures prophylactiques sur les sacs avariés.

A la fin des opérations, l'expert va émettre un premier procès-verbal de constatations contradictoires des dommages qu'il soumettra à la signature des parties. Ce document servira de base pour la rédaction de son rapport d'expertise et sa conclusion sur l'origine et la cause de dommage.

II. Le choix des mesures de limitation des pertes

179. Le contrôle de mesures conservatoires mises en place par le destinataire. - En cas de dommages constatés, il va contrôler les mesures conservatoires explicitées précédemment, que le destinataire de la marchandise va mettre en place pour la sauvegarder et prévenir l'aggravation du dommage. Cette sauvegarde est la plupart du temps conditionnée par le contrôle de plus en plus strict sur les avaries de cargaisons agricoles effectué par les agents phytosanitaires qui vont examiner la cargaison avariée afin de décider si elle est adaptée à la consommation humaine ou non. Dans le cas où la marchandise n'est pas conforme aux normes sanitaires et phytosanitaires car trop endommagée, l'autorité compétente va ordonner sa destruction en vertu des législations locales en vigueur.

180. Le contrôle régulier des Autorités sanitaires et phytosanitaires. - *A contrario*, l'application des mesures tendant à la limitation des pertes sera soumise à l'autorisation des autorités susvisées, et sera fonction des réglementations nationales.

181. Cartographie des mesures de limitation des pertes en fonction des ports. - Le reconditionnement des sacs déchirés et moisissés est seulement autorisé dans les ports suivants : Conakry, Freetown, Lomé, Douala, Cotonou, Bissau, Monrovia, Tema, Mozambique, aux Comores et à Madagascar. A l'inverse, dans les Ports de la Côte d'Ivoire (Abidjan) et du Sénégal (Dakar), les sacs déchirés et moisissés seront dépréciés puisque le reconditionnement est en principe interdit. À cet égard, il faut noter qu'en Côte d'Ivoire, seules quatre ou cinq sociétés disposent d'une licence leur permettant de reconditionner les sacs moisissés car celles-ci ont des usines de retraitement agréées par les autorités locales (*Annexe n°3*).

Par ailleurs, au Sénégal, la réglementation est encore plus stricte en ce que les reconditionnements de sacs et la vente en sauvetage des sacs avariés sont interdits, sous réserve de dérogations expresses des Autorités. En pratique, le reconditionnement des sacs moisissés est quasiment systématiquement refusé. Dans tous les cas, dès qu'un importateur a des sacs moisissés en entrepôt, il est tenu de suivre une procédure stricte : informer d'abord les Autorités locales, le Ministère de commerce va ensuite prélever des échantillons sur la marchandise avariée pour faire des analyses et enfin décider du sort de celle-ci. En général, l'Autorité compétente va décider soit de la destruction de la marchandise soit de sa commercialisation pour la consommation animale exclusivement.

Par conséquent le choix des mesures de limitation des pertes est fonction des réglementations sanitaires, phytosanitaires et douanières locales que l'expert doit connaître et maîtriser au mieux afin de conseiller et d'accompagner au mieux les intérêts cargo dans la gestion du sinistre.

TITRE II. L'INTERVENTION DE L'EXPERT QUANT À LA PRÉSERVATION DU RECOURS DES ASSUREURS CARGAISON

182. L'incidence de l'intervention de l'expert. - De l'intervention de l'expert facultés sur la marchandise et des dispositions prises pendant l'expertise sur le déchargement de navire ou le dépotage de conteneurs, en découlent des considérations qui ont une incidence concrète sur la gestion du sinistre.

183. La préservation du recours des assureurs. - Contrôler le taux de sinistralité revient, dans un sens plus large, à préserver le recours des assureurs cargaison qui, lorsque subrogés aux droits de leur assuré, enclencheront l'action en réparation du préjudice subi. Cette affirmation trouve sa justification dans la mesure où les procédures que l'expert va appliquer pour la sauvegarde de la marchandise, et les procédures et méthodes qu'il va employer dans la gestion du sinistre localement pour le compte des intérêts cargaison, auront une incidence directe sur la sinistralité. D'une part le coût du recours sera moindre au vu de l'application des mesures conservatoires pour la limitation du dommage. D'autre part, les procédures effectuées localement par l'expert pour le compte des Intérêts cargaison influent non seulement sur la sinistralité mais aussi sur la conservation du recours.

Il faut rappeler qu'aux termes de l'article L.172-23 alinéa 2 du Code des assurances relatif à la conservation du recours des assureurs, « *assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes les mesures conservatoires de ses droits contre le tiers responsables* ».

À cet égard, le concours de l'expert dans la constatation de dommages, le suivi renforcé et les démarches effectuées ainsi que la réalisation de l'expertise contribue inéluctablement à la préservation des droits de recours des assureurs cargaisons.

184. Le respect du contradictoire. - Plus précisément, dès lors que le principe du contradictoire est respecté et effectivement appliqué durant le pointage effectué lors du déchargement des navires conventionnels ainsi que l'expertise amiable en elle-même, constituent le fondement de la conservation du recours (**Chapitre I**).

185. Le rôle de la lettre de réserves. - En sus du principe du contradictoire, l'émission de(s) lettre(s) de réserves par l'expert facultés agissant pour le compte des intérêts

cargaisons constitue une sécurité juridique considérable pour ceux-ci en Afrique, dans la préservation de leurs droits de recours (**Chapitre II**). Dans ce titre, il est opportun de mettre en perspective les conséquences juridiques de l'intervention de l'expert facultés dans la préservation du recours et les implications concrètes dans la gestion même du sinistre par le courtier en assurance.

CHAPITRE I. LES CONSIDÉRATIONS JURIDIQUES DU POINTAGE ET DE L'EXPERTISE CONTRADICTOIRE

186. Le principe du contradictoire. - En droit français, le principe du contradictoire constitue l'un des principaux fondements de la procédure civile, et est d'ailleurs consacré comme un principe général du droit par le Conseil constitutionnel. Ce principe garantit à chaque partie le droit de prendre connaissance des moyens de droit, de fait et de preuve sur lesquels le procès se déroulera. Le caractère contradictoire d'une procédure vise également à assurer la préservation des droits de chaque partie.

187. En matière d'assurance maritime sur facultés. - En matière d'assurance maritime, le principe du contradictoire est aussi essentiel dans le cadre du recours des assureurs subrogés dans les droits de leur assuré, agissant en responsabilité à l'encontre de l'auteur du préjudice.

À cet égard, il faut rappeler les termes de l'article 16 du Code de procédure civile qui dispose que :

« Le juge doit, en toutes circonstances, faire observer et observer lui-même le principe de la contradiction. Il ne peut retenir, dans sa décision, les moyens, les explications et les documents invoqués ou produits par les parties que si celles-ci ont été à même d'en débattre contradictoirement. Il ne peut fonder sa décision sur les moyens de droit qu'il a relevés d'office sans avoir au préalable invité les parties à présenter leurs observations »⁹⁹.

188. La force probante de l'expertise. - Il résulte qu'en cas de recours de l'assureur cargaison en responsabilité contre le transporteur maritime, présumé responsable des dommages subis par la marchandise et du préjudice matériel et financier subi par l'ayant-droit à la marchandise, l'assureur va fonder son action sur les constatations de l'expert facultés et de son rapport d'expertise. Dès lors, il demeure indispensable que l'expertise et toute autre procédure tendant à la constatation des dommages et des pertes se soit déroulée contradictoirement entre les parties afin de renfoncer sa portée, lorsqu'elle sera versée aux débats.

⁹⁹ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006410109/

L'expert facultés est tenu d'assurer le respect du contradictoire pour le compte des intérêts cargaisons dans la préservation de leur recours ultérieur. Le moyen pour l'expert de respecter cette exigence est le respect des exigences d'un pointage contradictoire d'une part (**Section 1**) et d'une expertise amiable contradictoire d'autre part (**Section 2**).

Section 1. L'intérêt du pointage contradictoire au déchargement

La mise en place d'un pointage contradictoire au déchargement présente des intérêts aussi bien dans la préservation du recours de l'assureur cargaison (**I**) que dans la gestion du sinistre par le courtier en assurance (**II**).

I. Dans la préservation du recours de l'assureur cargaison

189. La valorisation de la procédure de pointage. - Compte tenu des résultats d'assurance assez difficiles ces dernières années dans le marché des *soft commodities* transportées par mer, il est apparu nécessaire aux yeux des acteurs intéressés par ce marché de valoriser la procédure du pointage au déchargement du navire afin de mieux contrôler les opérations de déchargement pour avoir des résultats les plus justes possible. Les assureurs requièrent de plus en plus que des personnes différentes effectuent le pointage de la marchandise agricole à bord, au sous-palan ainsi que lors de transferts par camions aux entrepôts de stockage. Le pointage est très important car ce sont ces chiffres qui vont faire foi pour le calcul du montant de l'indemnité du préjudice. L'expert se fonde sur les chiffres du pointage pour mener à bien son expertise, le gestionnaire sinistre les exploite, d'où la précision dans ces chiffres qui devient indispensable¹⁰⁰.

De plus, comme Monsieur Jean-François Reborà le précise bien dans plusieurs pays africains ainsi que dans la plupart des contrats de transports de marchandises, « *la responsabilité du transporteur cesse dès l'appréhension matérielle de la marchandise en cale par le manutentionnaire* »¹⁰¹.

190. Des procédures de pointage renforcées. - De fait, considérant les intérêts divergents en jeu, il a fallu ordonner au mieux la procédure de pointage de la marchandise au

¹⁰⁰ Delphine Castera, *Le transport du riz par voie maritime*, Mémoire du Droit maritime et de transports, Droit 2020, CDMT

¹⁰¹ Jean-François Reborà, « *Limitation des pertes grâce à un pointage conjoint Sac de Riz, claims & compagnie...* », Gazette de la Chambre n°46, Automne 2016

déchargement afin de la rendre plus juste et efficace. Pour ce faire, Monsieur Jean Claude Impoutou, gérant du Ivory P&I Club, en collaboration avec différents intervenants locaux et leurs courtiers en assurance ont élaboré une procédure tendant à sécuriser le pointage en cale en imposant d'abord que des « *feuilles de pointage par les différents intervenants soient contresignées à la fin de chaque shift* »¹⁰². Puis, les chiffres constatés lors du pointage journalier doivent être présentés et soumis à la signature du bord, notamment le Second capitaine notamment, pour empêcher qu'ils soient modifiés ultérieurement. Cette procédure permet non seulement de réduire des réclamations trop importantes et infondées, mais aussi de veiller à la constatation contradictoire de ces chiffres qui vont avoir un poids considérable dans l'instruction du recours. Encore faut-il que les experts restent impartiaux et indépendants dans le chiffrage de la marchandise, sans *in fine* succomber aux sollicitations de leurs donneurs d'ordre, ce qui renforcerait la véracité de leur chiffrage et constatation, ainsi que leur force probante. Avec les signatures de différentes parties, cela rendrait, en sus, les documents de pointage plus formels.

191. Une vigilance rigoureuse. - En tout état de cause, l'expert et ses pointeurs doivent être très vigilants sur les opérations de pointage sous-palan, ainsi qu'en entrée magasin ou pendant les livraisons (tout dépend de l'étendue de la couverture des risques), afin d'effectuer un pointage le plus juste possible et alerter le gestionnaire de sinistre des assureurs cargaisons en cas d'événement exceptionnel qui viendrait aggraver l'importance des avaries.

Le pointage contradictoire constatant l'état sain ou avarié de la marchandise agricole a d'autres intérêts qui méritent d'être soulevés.

II. Dans la gestion du sinistre par le courtier en assurance

192. L'importance des chiffres de l'expert. - Les chiffres de l'expert au déchargement du navire vont avoir d'autres conséquences dans la gestion du sinistre. En effet, dès lors que par le pointage l'expert (ou ses pointeurs) va chiffrer l'étendue des dommages au fur et à mesure du déchargement de navire, cela va influencer sur une autre

¹⁰² Jean-François Reborà, « *Limitation des pertes grâce à un pointage conjoint Sac de Riz, claims & compagnie...* », Gazette de la Chambre n°46, Automne 2016

procédure qu'incombe au gestionnaire de sinistre de la déclencher : la négociation de la lettre de garantie avec le P&I Club.

192. De la négociation de la lettre de garanties et l'extrapolation des pertes. - En effet, la négociation de la lettre de garantie s'ouvre quelques jours avant la fin du déchargement en fonction de plusieurs éléments dont les chiffres issus du pointage par l'expert. Clara Delaubier dans son mémoire « *La lettre de garantie chez un courtier en assurances* » précise que la négociation de la lettre de garantie qui consiste à assurer la solvabilité du transporteur et donc à sécuriser la créance maritime, « *n'aura de sens qu'en présence des dommages importants* »¹⁰³. L'importance de ces dommages sera établie et justifiée au travers du pointage contradictoire de l'expert. À ce titre, selon les ports de déchargement en Afrique, le volume de la cargaison et l'importance du sinistre, le gestionnaire de sinistre peut requérir de l'expert une estimation des pertes¹⁰⁴ avant la fin du déchargement, chiffres qui constitueront la base de la négociation de la lettre de garantie. Aux ports de Monrovia au Libéria, à Abidjan en Côte d'Ivoire ou à Conakry en Guinée, les mandants demandent quasiment systématiquement une estimation des pertes/dommage par extrapolation des chiffres afin de connaître, en avance, le tonnage total approximatif des avaries sur la cargaison. Dans ces ports, la quantité des sacs moisissés et déchirés de riz est souvent trop importante ce qui nécessite une vigilance accrue de l'expert dans le pointage de la marchandise ainsi que du gestionnaire de sinistre.

193. Les chiffres finaux parfois suffisants. - À l'inverse, ce-dernier peut attendre les chiffres finaux de l'expert pour entamer ladite négociation dans des ports où le taux de sinistralité est plus faible et où le volume des commodités agricoles transportées est moins important comme aux ports de Tamatave et de Tuléar en Madagascar. D'autre part, les chiffres finaux seront suffisants lorsque le navire a d'autres escales après le port de déchargement auquel il a déchargé.

194. La fiabilité du pointage. - L'impact de chiffres estimés ou finaux de l'expert renvoie forcément à la fiabilité du pointage de l'expert qui doit être « indiscutable » aux yeux

¹⁰³ Clara Delaubier, *La lettre de garantie chez un courtier en assurances*, Mémoire de Droit maritime et de transports, Droit 2017, CDMT

¹⁰⁴ « Estimation of loss », en anglais

des assureurs¹⁰⁵. C'est pour cela que l'expert va être choisi grâce à ses compétences sur la marchandise, sa diligence et la précision de méthodes qu'il emploie. Le but étant d'inspirer la confiance du P&I Club par la cohérence de ses chiffres et par sa capacité de justifier sa méthode de pointage et d'extrapolation de dommages¹⁰⁶.

Le rôle de l'expert facultés en Afrique dans le contrôle et la gestion du sinistre est ainsi renforcé ce qui démontre l'intérêt de son intervention dans des ports africains sujets à une forte sinistralité.

Section 2. L'expertise amiable contradictoire

Au-delà des considérations techniques et pratiques sur la conservation de la marchandise et la limitation du dommage, l'organisation d'une expertise amiable contradictoire se caractérise par deux avantages considérables. Le premier réside dans le caractère contradictoire de l'expertise amiable qui sera opposable à toutes les parties intéressées. Le deuxième découle du rapport de l'expert qui constituera une pièce recevable à verser aux débats en cas de recours.

I. Le respect du principe du contradictoire

195. L'effet de la convocation à expertise. - La convocation à l'expertise constitue la « première étape du contradictoire »¹⁰⁷. Elle doit, à cet effet, remplir certaines exigences de forme et de fonds pour être valable.

Selon le Lamy Assurances, la convocation à l'expertise « *doit être faite sur un modèle type, par lettre recommandée avec accusé de réception, dans un délai suffisant. Un délai de vingt jours calendrier est considéré comme suffisant, sans excéder trente jours calendrier ; toutefois, la réunion d'expertise peut être organisée dans un délai plus bref, la convocation devant expliciter le motif.* »¹⁰⁸

¹⁰⁵ Clara Delaubier, La lettre de garantie chez un courtier en assurances, Mémoire de Droit maritime et de transports, Droit 2017, CDMT

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Théo Gomez, *L'expertise amiable contradictoire*, Mémoire du Droit maritime et des transports, Droit 2019, CDMT

¹⁰⁸ L. Namin, Le Lamy Assurances, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017

196. La pratique quelque peu différente. - Dans la pratique du transport maritime de marchandises, le délai est beaucoup plus court compte tenu de l'urgence aux interventions. En Afrique, la convocation à l'expertise est adressée aux parties présumées responsables des avaries dans un délai de trois jours au plus tard à compter du jour de la demande d'intervention par les intérêts cargaison, notamment le réceptionnaire de la marchandise ou assuré.

197. La validité de la convocation. - Il faut noter que pour être valable, la convocation doit explicitement inviter toutes les parties concernées, notamment le transporteur et doit, en plus, contenir un certain nombre de mentions obligatoires et d'informations pour justifier l'organisation d'une expertise.

198. L'intérêt de la convocation. - L'intérêt de cette convocation consiste donc à rendre l'expertise opposable aux parties. Il en découle que toutes les observations et constatations effectuées lors de l'expertise seront considérés comme opposables aux parties invitées présentes ou représentées.

Outre ce constat, l'organisation d'une expertise amiable contradictoire permet à la fois d'intervenir le plus rapidement sur la marchandise pour limiter les pertes en appliquant les mesures conservatoires adaptées, et de préserver le recours des assureurs en rendant celui-ci recevable et valable. Cette procédure a d'autres conséquences qui méritent d'être soulevées.

II. Les conséquences de l'expertise amiable contradictoire

199. Le renversement de la présomption de livraison conforme. - La conséquence première de l'expertise contradictoire est de détruire la présomption de livraison conforme par le transporteur, et ce, en l'absence des réserves régulièrement émises. L'expert agissant pour le compte des intérêts cargaisons a un rôle d'observateur et de technicien qui va établir de manière impartial la cause et origine du dommage¹⁰⁹, sous réserve que les faits et circonstances de la cause le permettent. Il est alors essentiel qu'il établisse la réalité et

¹⁰⁹ En ce sens : Cass. com., 20 sept.2017, n°16-15.737, BTL 2017, n°3661, p. 580, « *considérant qu'en l'absence de preuve de la survenance des avaries et manquants durant le trajet par mer, la responsabilité de plein droit du transporteur maritime est écartée* ».

l'importance du dommage de manière justifiée et précise, afin d'écartier le doute susceptible de subsister par des éléments de preuve « insuffisants » et imprécis¹¹⁰.

200. La constitution d'une preuve recevable. - De ce fait, l'expertise amiable contradictoire, et plus précisément, le rapport rendu par l'expert peut faire valoir titre de preuve¹¹¹ lorsqu'il est soumis à la discussion contradictoire des parties¹¹², ce qui constitue un autre moyen de conserver le recours des assureurs.

201. De la portée probatoire. - La portée probatoire de l'expertise amiable contradictoire menée contradictoirement entre les parties a été consacrée par la Chambre commerciale de la Cour de cassation dans un arrêt en date du 19 novembre 2013 qui admet la force probante d'un rapport d'expertise d'une expertise menée à l'initiative de l'une des parties, dès lors que les opérations ont été menées dans le respect du principe du contradictoire.¹¹³

202. La pratique dans les ports africains. - À ce titre, dans la pratique des ports africains, c'est l'expert facultés généralement qui va initier et mener l'expertise amiable contradictoire, et ce, bien que les experts nommés par les autres parties soient présents.

En sus, il existe un autre moyen légal à la disposition des intérêts cargaison visant à la préservation dudit recours : la lettre de réserves.

¹¹⁰ Lamyline, Le Lamy Transport, Partie 4 Transports maritimes – Chapitre 6 Constatation des dommages en transport maritime - Section 2 Constatation contradictoire et expertise, §669

¹¹¹ En ce sens : Cass. com., 12 nov. 1997, n° 95-20.749 ; CA Rouen, 12 févr. 2004, n°02/01914, *Mutuelles du Mans Assurances et a. c/ Delmas et a.*, pour une application à l'assurance maritime)

¹¹² Lamyline, Le Lamy Assurance, Partie 3 Assurance – Chapitre 1 Assurance de la marchandise transportée – Section 3 Procédure en cas de sinistres, §464

¹¹³ Cass. Com., 19 novembre 2013, n°12-20143 : <http://goo.gl/6wYqDx>

CHAPITRE II. L'ÉMISSION DE LA LETTRE DES RÉSERVES PAR L'EXPERT FACULTÉS

203. Une obligation légale et conventionnelle. - L'article 3, paragraphe 6 de la Convention de Bruxelles de 1924, amendé par le Protocole additionnel de 1968, ainsi que l'article R.5422-24 du Code de transports français prévoient l'obligation pour le réceptionnaire de prendre des réserves écrites au déchargement de sa marchandise dans les délais impartis (dès la livraison de celle-ci en cas de dommages apparents, et dans les trois jours pour les dommages non-apparents). A défaut, la marchandise est censée lui être livrée en bon état¹¹⁴. Autrement dit, il incombe, en principe, au réceptionnaire d'émettre des réserves pour faire échouer la présomption simple de livraison conforme à l'égard du transporteur.

204. La pratique de la lettre de réserves en Afrique. - En Afrique de l'Ouest et du Sud-Est, la pratique veut qu'il incombe à l'expert facultés agissant pour le compte des intérêts cargaison, l'obligation d'adresser des réserves écrites au transporteur ainsi qu'au manutentionnaire en cas de dommages survenus pendant les opérations de manutention par sa faute. Pour le reste, l'expert va adresser une lettre de réserves en cas de carence de l'ayant-droit à la marchandise.

Plus encore, la lettre de réserves constitue un autre moyen pour préserver la réclamation des assureurs à l'encontre des présumés responsables des avaries et de pertes.

Il convient, dans ce chapitre, de comprendre l'intérêt de la lettre de réserves dans le contrôle de la sinistralité sur les cargaisons transportées en conventionnel notamment, en considérant d'abord les implications juridiques de la lettre de réserves (**Section 1**) avant de mettre en perspective les conséquences de sa pratique dans les ports africains (**Section 2**).

Section 1. Les implications juridiques de la lettre de réserves

205. La constatation des dommages dans la lettre de réserves. - En cas de constatation de dommage à l'arrivée, la lettre de réserves¹¹⁵ vise à mettre en évidence la

¹¹⁴ En ce sens : Com. 14 oct. 2014, n°13-19.072, DMF 2015. 38, rapp. Rémerly, obs. Follin

¹¹⁵ Letter of Protest *en anglais*

quantité et les causes du dommage survenu sur la marchandise ainsi que la conservation des droits de recours de l'assureur cargaison. Le destinataire de la marchandise (ou ayant-droit à la marchandise) doit adresser des réserves à l'égard du transporteur dans les délais légaux impartis, dès qu'il constate des avaries ou manquants sur celle-ci. La portée de la lettre de réserves réside dans la présomption de responsabilité du transporteur maritime ou tout autre opérateur du transport maritime, auteur présumé du dommage. Elle est aussi bien émise par l'ayant-droit à la marchandise que par l'armateur dans la mesure où elle correspond à un outil essentiel afin de protester contre des événements de mer (sous la forme de la *Note of Sea Protest* en anglais) ou des opérations accessoires du transport maritime ayant endommagé la cargaison.

La conséquence sur l'absence de réserves est la livraison conforme de la marchandise au port de déchargement c'est-à-dire que celle-ci sera considérée intact à la livraison¹¹⁶.

206. La nature de la lettre de réserves. - Toutefois, la lettre de réserves n'est pas considérée comme un document juridique en tant que tel car il sert à renverser la présomption et *in fine* relativiser. C'est un outil qui va servir à dénombrer les avaries et noter la cause de ces dommages ainsi que des pertes. En d'autres termes, il s'agit d'un moyen de constater les dommages et imputer les faits à l'égard des parties responsables. Encore faut-il que la lettre des réserves respecte les mentions obligatoires, qu'elle soit précise, détaillée et motivée, pour être valable et effective.

Section 2. La pratique de la lettre de réserves en Afrique

207. L'émission rigoureuse de la lettre de réserves dans les ports de déchargement africains. - Dans les ports de déchargement en Afrique, l'émission d'une lettre de réserves est systématique. C'est l'expert facultés agissant pour le compte des intérêts cargaison qui va la plupart du temps adresser des lettres de réserves pendant les opérations de déchargement et de manutention.

208. L'admission de l'absence d'obligation de réserves. - Pourtant, la jurisprudence française semble admettre que les réserves sont inutiles, lorsqu'une expertise

¹¹⁶ Cour d'appel de Paris, *Navire Ilderim*, V Sarl TRANSHIPPING AGENCIES c/ Sté SCAC et autres, 16 janvier 2001

s'est déroulée « à partir de l'accostage du navire - dès lors que l'expert ait assisté à l'ouverture des panneaux de cale - puis lors du déchargement en présence du Second capitaine et du Commandant, du représentant de l'acconier et de l'agent consignataire et qui s'est poursuivie lors des opérations d'enlèvement, les résultats ayant par ailleurs fait l'objet de procès- verbaux contradictoires journaliers ». ¹¹⁷

209. La lettre de réserves émis par l'expert. - Or, compte tenu des dommages conséquents résultant des opérations de déchargement par les manutentionnaires qui sont constatés (parfois contradictoirement), il semble opportun que l'expert dresse des réserves à l'encontre des manutentionnaires afin de mettre en évidence ces pertes. Plus encore, en raison de l'importance de la sinistralité dans ces ports là, ce sont souvent les mandants - gestionnaires de sinistres - qui vont demander à l'expert d'adresser des réserves afin de sécuriser la réclamation ultérieure. À noter que les réserves seront formulées par l'expert aussi bien pour les dommages et manquants constatés en cales que pour ceux survenus pendant la manutention.

210. Un outil pratique à la limitation des dommages. - Au-delà de cette caractéristique, la lettre de réserves peut aussi être considérée comme un outil pratique permettant de limiter la survenance des dommages notamment dus à la manutention, et *in fine* du sinistre. Concrètement, les réserves à l'encontre des manutentionnaires reflètent une série des problèmes, principalement causés par le fait des stevedores, en raison de leur méthode de travail sont souvent brutales ainsi que des pillages fréquents. L'expert facultés, en adressant ces réserves, ne va pas s'arrêter là. Il peut aider à résoudre certains de ces problèmes locaux, en organisant des réunions avec les différents acteurs de la chaîne logistique, pour les sensibilisant sur l'importance de minimiser les dommages. Souvent ces réunions sont assez fructueuses, notamment dans des ports où les entreprises de manutention sont plus coopérantes avec les ayants-droits à la marchandise, car elles permettent une mise en place plus facile des mesures conservatoires sur la marchandise. En sus, l'émission régulière de lettre de réserves permet de signaler à toutes les parties les problèmes, y compris la personne qui engage le manutentionnaire et qui peut donc avoir un impact sur lui.

¹¹⁷ En ce sens : CA Paris, 27 nov. 2002, n°2001/04429, *Palimar Shipping Co c/ Gan incendie accidents*

211. Un appui renforcé. - De ce fait, la lettre de réserves renforce aussi bien l'appui du recours des assureurs cargaisons qu'elle permette la mise en place d'un contrôle effectif sur la survenance des sinistres.

CONCLUSION

212. Le rôle actif de l'expert dans la limitation de la sinistralité en Afrique. -

L'étude de la sinistralité sur les marchandises agricoles transportées par voie maritime dans le secteur de l'Afrique de l'Ouest et du Sud-Est permet de mettre en lumière le rôle actif de l'expert facultés dans la limitation des dommages et de pertes dans un objectif commun, partagé entre les divers acteurs de la chaîne logistique du transport maritime des marchandises.

213. Une situation antagoniste du marché de l'assurance facultés justifiant l'élaboration des procédures et des mesures au contrôle de la sinistralité. -

En effet, la situation concurrentielle et difficile du marché de l'assurance maritime de *soft commodities* dans les ports africains, faisant l'objet d'un taux de sinistralité considérable, justifie la nécessité d'élaborer des procédures et des méthodes de prévention efficaces et rentables pour tous les acteurs de cette chaîne logistique. Entre l'assureur cargaison, l'assuré, l'ayant-droit à la marchandise, le chargeur, le transporteur maritime et son P&I, les intérêts sont à la fois antagonistes et similaires dès lors qu'ils trouvent justification dans des enjeux communs de rentabilité financière, de commerce et des problématiques sociales.

214. Le besoin d'une prévention rigoureuse obligatoire en constante évolution.

- Cette prévention au départ élaborée par ces acteurs doit continuellement évoluer dans les mêmes temps que l'apparition des nouveaux risques inhérents au transport de *soft commodities* ainsi qu'à l'acceptation des nouvelles problématiques aux ports de chargement d'Asie du Sud-Est, d'Afrique ou encore au Brésil et aux ports de déchargement en Afrique de l'Ouest et du Sud-Est. Il a été effectivement démontré qu'une bonne prévention au départ pouvait influencer considérablement sur le contrôle de la sinistralité.

215. Des limites pratiques locales à considérer. -

Toutefois, la première limite à la mise en place d'une prévention au départ concerne les coûts engendrés pour le client, l'assuré, qui peuvent être relativement élevés. L'autre limite s'explique par les difficultés locales aux pays de chargement et de déchargement malgré une volonté constante des acteurs et des Experts à sensibiliser les acteurs concernés à ces problématiques.

216. L'intérêt de l'intervention de l'expert-facultés. - Dans cette chaîne logistique, et plus particulièrement, au départ et à l'arrivée l'expert facultés, agissant pour le compte des intérêts cargaison, va s'ériger comme un acteur essentiel. D'une part, il joue un rôle actif de conseil et de contrôle dans la mise en place des mesures de prévention au départ, adaptées à la nature, aux spécificités de la commodité agricole ainsi qu'au mode de transport choisi (transport conventionnel ou conteneurisé). D'autre part, il est une force de proposition dans les recommandations qu'il va faire pour la mise en place des mesures prophylactiques sur la marchandise, tendant à la minimisation des avaries et pertes aux ports de déchargement. L'expert exerce également le rôle d'intermédiaire entre les intérêts à la cargaison, le bord et les opérateurs portuaires, afin de les sensibiliser à l'importance de contrôler la fréquence et la gravité des sinistres sur la cargaison au regard des enjeux multiples et des problématiques présentes localement.

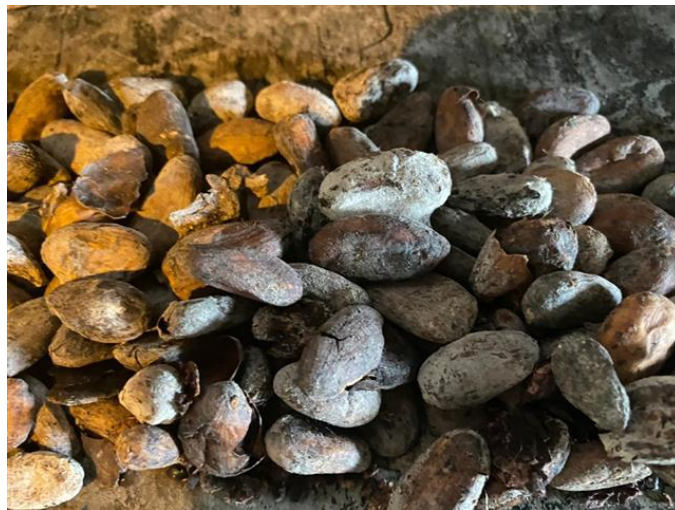
217. Les conséquences indirectes de l'intervention de l'expert. - Par les démarches qu'il va entreprendre et les procédures qu'il va pratiquer au vu de limiter l'étendue du dommage, l'expert facultés va œuvrer à la préservation du recours des Assureurs cargaison dans une région géographique aux cultures différentes, où le taux de sinistre considérable et les difficultés existantes dans les ports, nécessitent la présence d'une personne de confiance, compétente dans le suivi renforcé et la gestion technique des opérations logistiques sur la marchandise.

218. Un acteur incontournable. - Ainsi, l'expert facultés est désormais un acteur incontournable dans la pratique maritime de transport de marchandises, sa présence dans les ports africains étant déterminante dans le contrôle de la sinistralité en Afrique.

ANNEXES

Annexe n°1

Fèves de cacao endommagées



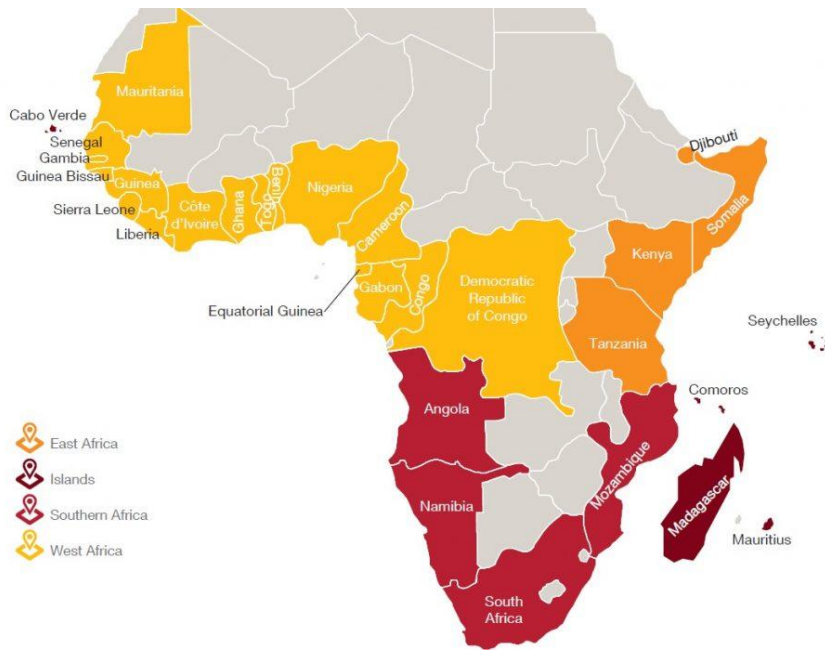
Annexe n°2

Sacs de riz – dommages par mouille et moisissure dus au développement de la condensation durant le voyage maritime



Annexe n°3

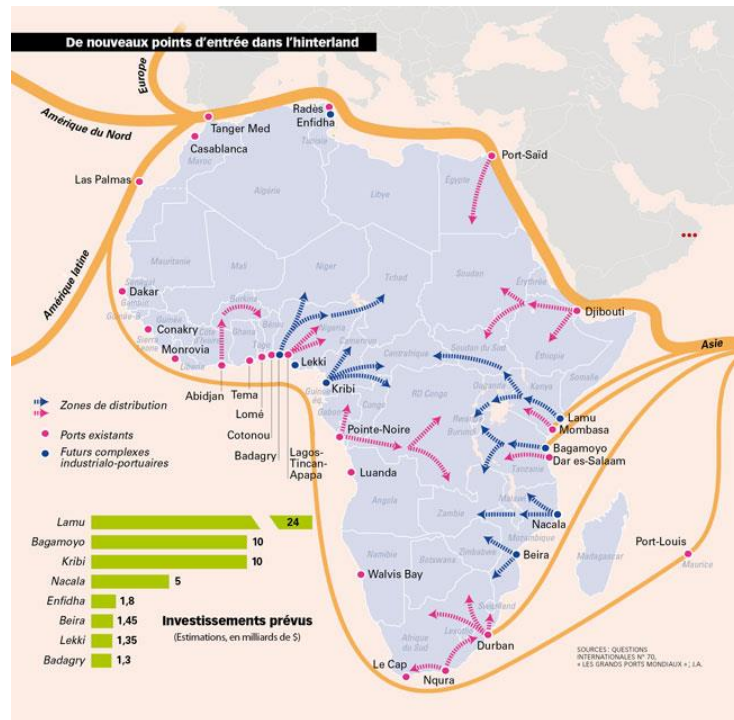
Principaux ports africains



118

Source : Port of Call Consulting

Traffic maritime sur le continent africain



119

¹¹⁸ Abidjan - Emerging Hub Port in Africa - Port of Call Consulting (port-of-call.co.za)

¹¹⁹ <http://groupe-latitudes-sud.com/fr/map/>

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et manuels

- P. **BONASSIES** et C. **SCAPEL**, *Traité de droit maritime*, 3^e édition
- P. **DELEBECQUE**, *Précis du Droit maritime*, Dalloz, 14^e édition, 2020
- Le **Lamy Transport**, Tome 1 et 2
- **Lloyd's Survey Handbook**, compiled and edited by The Controller of Agencies Lloyd's, revised Edition, 1956

II. Thèses et mémoires

- D. **CASTERA**, *Le transport de riz par voie maritime*, Mémoire de Droit maritime et des Transports, Université d'Aix-Marseille
- T. **GOMEZ**, *L'expertise amiable contradictoire*, Mémoire de Droit maritime et des Transports, Université d'Aix-Marseille, 2019
- C. **DELAUBIER**, *La lettre de garantie chez un courtier en assurances maritimes*, Mémoire de Droit maritime et des Transport, Université d'Aix-Marseille, 2017
- E. **LEURET**, *La prise des réserves en droit maritime*, Mémoire de Droit maritime et des Transports, Université d'Aix-Marseille, 2010

III. Répertoires et encyclopédies

- S. **ABRAVANEL-JOLLY**, *Assurance transport*, Répertoire de droit commercial, 2012
- C. J. **BERR**, *Assurance maritime*, Répertoire de droit commercial, 2012

IV. Actes officiels

- **CMI**, *Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement*, adoptée le 25 août 1924, modifiée par le Protocole du 23 février 1968 et par le Protocole du 21 décembre 1979

V. Articles

- J-F. **REBORA**, « *Limitation des pertes grâce à un pointage conjoint : Sac de Riz, claims & compagnie ...* », *Gazette de la Chambre* n°46, Automne 2016

- M. J-F. **REBORA**, « *L’Afrique, le Continent Emergent* », Gazette de la Chambre n°41, p.3, Automne 2016
- **CNUCED**, Communiqué de Presse : *Le commerce maritime et l’Afrique*, 3 octobre 2018, <https://unctad.org/fr/press-material/le-commerce-maritime-et-lafrique>
- M. I. **BAKER**, “*Towards an African Maritime Economy – Empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector*”, Naval War College Review, volume 64, 2011 : <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1531&context=nwc-review>
- Bulletin de la FAO sur l’offre et la demande de céréales, Organisation des Nations Unies pour l’alimentation et l’agriculture, 2 juillet 2020, <http://www.fao.org/worldfoodsituation/csdb/fr/>
- S. **MOHANTY**, *Trends in global rice trade*, 1er Janvier 2015, Rice today <http://ricetoday.irri.org/trends-in-global-rice-trade/>
- <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/fr/Misc/afrique.pdf>

VI. Revues

- A. **LUQUIAU**, *La responsabilité du chargeur et son assureur de responsabilité*, Le point de vue français, **DMF** n°689, février 2008
- V.G. **MACHIAFAVA**, La nature juridique des P&I Clubs, **DMF** 2014, 395
- Le **Lamy Assurances**, Lamy Expert, Edition 2020
- Olivier **HARTMANN**, *Comment les pays enclavés s’articulent-ils à la mondialisation, Ports et commerce en Afrique de l’Ouest*, <https:// Cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2012-page-41.htm>
- J-R. **CHAPONNIERE**, *Le basculement de l’Afrique vers l’Asie*, 2010/2, n°234, <https://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2010-2-page-25.htm>

VII. Sites internet

- Site officiel de l’Union Africaine, <https://au.int/fr/appercu>
- Site officiel des Nations Unies, <https://www.un.org/fr/africa/osaa/peace/recs.shtml>
- World Population Prospects. Nations Unies, 2019 : www.ined.fr

- Site officiel des Nations Unies,
<https://www.un.org/fr/africa/osaa/peace/recs.shtml>
- Site du Shipowners Club: <https://www.shipownersclub.com/>
- Site du London P&I Club: <https://www.londonpandi.com/>
- World Integrated Trade Solutions, World Bank, <https://wits.worldbank.org/>
- L'Antenne, *L'assurance de marchandises transportées*, https://www.lantenne.com/L-assurance-des-marchandises-transportees_a14481.html
- Alternatives Economiques, *Les principaux exportateurs mondiaux de matières premières*,
<https://www.alternatives-economiques.fr/principaux-exportateurs-mondiaux-de-matieres-premieres-0105200530857.html>

P&I Club Bulletin Prevention

- West of England P&I, Loss Prevention Bulletin 2014 :
<https://www.westpandi.com/globalassets/loss-prevention/loss-prevention-bulletins/west-of-england---loss-prevention-bulletin---the-carriage-of-rice.pdf>
- The American Club, Transport Guidance for Bagged Rice,
https://www.american-club.com/files/files/transport_guidance_bagged_rice.pdf

VII. Rapports publics

- IUMI, Global Marine Insurance Report, 2011
- IUMI, Global Marine Insurance Report, 2019
- IUMI, Public Statistics, 2010
- IUMI, Public Statistics, 2016
- IUMI, Public Statistics, 2019

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	5
TABLE DES ABRÉVIATIONS	6
INTRODUCTION	7
PARTIE I. LES IMPLICATIONS THÉORIQUES DU CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ DANS LE TRANSPORT MARITIME DES <i>SOFT COMMODITIES</i>.....	23
<i>TITRE I. LES ENJEUX NÉCESSITANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN CONTRÔLE EFFECTIF SUR LA SINISTRALITÉ EN AFRIQUE.....</i>	<i>25</i>
CHAPITRE I. UNE SITUATION JUSTIFIANT LA MISE EN PLACE D'UN CONTRÔLE SUR LA SINISTRALITÉ	27
Section 1. Le marché de l'assurance de soft commodities à destination de l'Afrique	27
I. L'évolution du marché de l'assurance maritime de marchandise.....	27
II. L'évolution du taux de perte de marchandises transportées par mer sur le marché d'assurance international et sur le marché européen.....	31
III. L'état du marché de l'assurance maritime de marchandises sur la région de l'Afrique	32
Section 2. La sauvegarde des intérêts des parties.....	34
I. Les intérêts des acteurs directement concernés par la marchandise	34
A. Les assureurs cargaison	34
B. L'assuré	36
II. Les intérêts des acteurs indirectement concernés par la marchandise	38
A. L'armateur-transporteur	38
B. Les P&I Clubs.....	39
C. Les entreprises de manutention portuaire	41
CHAPITRE II. LES RISQUES INHÉRENTS AU TRANSPORT MARITIME.....	43
Section 1. Les risques encourus par les soft commodities pendant le transport maritime.....	44
I. Les risques inhérents à la nature du cacao	44
II. Les risques inhérents à la nature du riz.....	45
III. Les risques inhérents pour les autres commodités.....	47
A. Le sucre brut ou « <i>raw sugar</i> ».....	47
B. Les fruits frais : les bananes et les mangues	48
Section 2. Les risques encourus par les soft commodities au départ et à l'arrivée	48
I. Les problématiques liées aux opérations accessoires de la marchandise aux pays chargeurs et aux ports de déchargement.....	49
A. Les risques liés aux opérations de chargement.....	49
B. Les risques liés aux opérations de déchargement.....	50
II. Les risques maritimes encourus par les commodités pendant le voyage maritime	52
<i>TITRE II. LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ.....</i>	<i>55</i>
CHAPITRE I. LE RÔLE ET LES OBLIGATIONS DES ACTEURS POUR FAVORISER LE CONTRÔLE DES SINISTRES	56
Section 1. Les acteurs directement concernés par la marchandise : Assuré, Expert, Courtier en assurance	56
I. Les obligations de l'assuré	56
II. Le rôle du courtier en assurance et de l'expert facultés	59
Section 2. Les acteurs indirectement concernés par la marchandise : le Transporteur maritime et les P&I Club ...	61
I. Les obligations de l'armateur-transporteur	61
II. Le rôle des P&I Club	62
CHAPITRE II. LES MOYENS ELABORÉS POUR CONTRÔLER LA SINISTRALITÉ EN AMONT	64
Section 1. La prévention des risques de sinistres avant le voyage maritime	64
I. La mise en place de la prévention avant le chargement.....	65
A. Les recommandations des P&I.....	65
1. Le transport du vrac ou sacherie sur navire conventionnel (Bulk carrier)	65
2. Le transport de <i>soft commodities</i> en conteneur.....	68
B. L'intervention des sociétés d'inspection et les recommandations ponctuelles de l'expert facultés	69

II. La prise de disposition au chargement de la marchandise	70
A. Les soins apportés à la marchandise	70
B. La fumigation.....	71
Section 2. La prévention durant le Voyage maritime	71
I. La ventilation des cales	71
II. Le contrôle fait par le bord.....	73
PARTIE II. LES IMPLICATIONS CONCRÈTES DE L'EXPERT DANS LE CONTRÔLE DE LA SINISTRALITÉ EN AFRIQUE.....	74
<i>TITRE I. L'INTERVENTION DE L'EXPERT QUANT À LA MARCHANDISE</i>	<i>76</i>
CHAPITRE I. L'EXPERT FACULTÉS DANS LE TRANSPORT CONVENTIONNEL DE <i>SOFT COMMODITIES</i>	77
Section 1. L'intervention de l'expert en aval du transport maritime	77
I. Les procédures mises en place pour la supervision du déchargement	77
A. Les formalités préalables	77
B. Les procédures de contrôle pratiquées en Afrique	78
II. Le suivi des opérations de déchargement et la constatation des avaries	80
A. Le déroulement des opérations de déchargement	80
B. La constatation des dommages.....	82
Section 2. Les mesures tendant à la minimisation du dommage sur la commodité	83
I. L'adaptation des mesures conservatoires dans les ports de déchargement	84
A. Des mesures conservatoires standardisées	84
B. Les limites dans l'application de ces mesures	85
II. Les mesures relatives à la limitation des pertes.....	86
A. Des mesures durant le déchargement	86
B. Des mesures post-déchargement	87
CHAPITRE II. L'EXPERT FACULTÉS DANS LE TRANSPORT CONTENEURISÉ DE <i>SOFT COMMODITIES</i>	89
Section 1. L'intervention de l'expert au départ.....	89
I. La mise en place de la prévention au départ	89
II. L'intérêt de la supervision de l'emportage.....	91
Section 2. L'intervention de l'expert à l'arrivée	92
I. L'expertise amiable contradictoire	92
II. Le choix des mesures de limitation des pertes	94
<i>TITRE II. L'INTERVENTION DE L'EXPERT QUANT À LA PRÉSERVATION DU RECOURS DES ASSUREURS CARGAISON</i>	<i>96</i>
CHAPITRE I. LES CONSIDÉRATIONS JURIDIQUES DU POINTAGE ET DE L'EXPERTISE CONTRADICTOIRE	98
Section 1. L'intérêt du pointage contradictoire au déchargement	99
I. Dans la préservation du recours de l'assureur cargaison.....	99
II. Dans la gestion du sinistre par le courtier en assurance	100
Section 2. L'expertise amiable contradictoire	102
I. Le respect du principe du contradictoire	102
II. Les conséquences de l'expertise amiable contradictoire.....	103
CHAPITRE II. L'ÉMISSION DE LA LETTRE DES RÉSERVES PAR L'EXPERT FACULTÉS	105
Section 1. Les implications juridiques de la lettre de réserves	105
Section 2. La pratique de la lettre de réserves en Afrique	106
CONCLUSION	109
ANNEXES	111
Annexe n°1	111
Annexe n°2	112
Annexe n°3	113
BIBLIOGRAPHIE	114
TABLE DES MATIERES	117

RESUME – Depuis une dizaine d’années, l’intensification des échanges de matières premières agricoles à destination et en provenance de l’Afrique de l’Ouest et du Sud-Est a conduit à l’essor du transport maritime de marchandises sur ce continent. Ce marché offre des opportunités à des divers acteurs du commerce maritime tels que les courtiers et assureurs maritimes, les commerçants et négociants assurés, les transporteurs. Or, les marchandises agricoles transportées par mer en Afrique sont sujettes à une forte sinistralité due notamment aux risques de transport maritime, aux contraintes et pratiques portuaires locales, aux réglementations sanitaires et phytosanitaires nationales. Pour y remédier à ces risques, et *in fine* contrôler cette sinistralité, les Assureurs cargaisons et les P&I Club ont, d’une part, fixé des règles contractuelles et des procédures relatives à la prévention avant et pendant le voyage maritime, au conditionnement de la marchandise. D’autre part, aux ports de destination africains, l’expert facultés intervenant pour le compte des Intérêts cargaison est devenu un acteur essentiel. Fort de son expérience sur le terrain et des enjeux des ports africains, l’expert facultés est nommé par ces mandants pour suivre le déchargement de la marchandise, constater les avaries, chiffrer les dommages et s’assurer de la mise en place des mesures conservatoires adéquates par l’ayant-droit à la marchandise pour limiter les pertes. Outre ce rôle de conseil et de suivi, l’intervention de l’expert facultés en Afrique permettra la préservation du recours des assureurs cargaison, et de manière plus large, le contrôle de la sinistralité.

SUMMARY – *Over the past decade, the increase of maritime trade of soft commodities to and from West and Southeast Africa has led to the growth of transport of goods by sea on this mainland. This market offers opportunities to various parties in maritime trade among them Cargo Brokers and Insurers, Insured traders and merchants, Shipping carriers and their P&I Club. However, agricultural goods and products transported by sea in Africa are subject to high level of loss ratio due to maritime transport risks, local port constraints and practices, and national sanitary and phytosanitary regulations as well. In order to prevent these risks, and ultimately control the loss ratio of cargoes, Cargo Insurers and P&I Clubs have, on the one hand, established contractual rules and procedures of prevention on goods before and during Sea voyage. On the other hand, at the African ports of destination, the Cargo Brokers and Insurers needs someone to intervene locally on behalf of Cargo Interests thanks to its understanding of the special characteristics of properties of soft commodities and its experience. Thus, the Cargo Surveyor will regularly be appointed by his Principals in order to follow discharging operations of cargo, carry out surveys on damaged goods, ascertain the damages with the purpose of establishing the cause of loss or damage and assessing fairly the degree thereof. Cargo Surveyor needs to be familiar with any treatment that may be necessary to minimize the loss by ensuring that the adequate preventive measures on cargo are taken by Receivers to minimize the losses. In addition, Cargo Surveyor in Africa will ensure the preservation of cargo claims, and in a broader way the control of loss ratio.*

MOTS CLES – Expert facultés ; transport maritime de marchandises – commodités agricoles - Afrique de l’Ouest et du Sud-Est ; sinistralité ; enjeux ; Assureurs cargaison ; Courtiers en assurance marchandise ; mesures conservatoires ; prévention des risques ; limitation des pertes

KEYWORDS – *Cargo Surveyor ; transport of goods by sea ; soft commodities ; West and Southeast Africa ; loss ratio ; challenges ; Cargo Insurers ; Cargo Brokers ; prevention of risks ; minimization of losses*