



UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LE TRANSPORT MARITIME DE CACAO : RISQUES, RESPONSABILITE ET COUVERTURE

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

par

Thomas Laemmel

Sous la direction de M. le professeur Cyril Bloch

Année universitaire 2020-2021

Remerciements

Je tiens en premier lieu à remercier l'équipe pédagogique du Master pour leur soutien inconditionnel, malgré la situation sanitaire particulière que nous avons eu à connaître au cours de cette année. Je pense également à Monsieur le professeur Cyril Bloch et le remercie pour la qualité de ses enseignements.

Je remercie également, Alexandre Rocher, mon tuteur d'alternance, qui m'a permis de rejoindre l'équipe du service sinistres d'Eyssautier-Verlingue. Je remercie plus particulièrement Anaïs Dorques et Vincent Mouttet pour leurs qualités pédagogiques, tant professionnelles qu'académiques et pour le temps qu'ils ont pu me consacrer dans le cadre de la rédaction de ce mémoire.

Je souhaiterais aussi remercier Jean Abile-Gal, consultant en cacao, pour le temps qu'il m'a accordé et pour la passion qu'il a su me transmettre au travers de ses explications.

Je ne peux bien sûr oublier de remercier mes collègues de tous les jours qui m'ont tout appris de leur métier, Sybille Rousset-Rouvière, Aloyse de Lavernette, Héloïse Gourbeyre, Angelika Kostadinovski, Valérie Bonifay, Véronique Zucchi. Ce fut un réel plaisir que de travailler avec vous au quotidien.

Enfin, j'adresse un grand merci à toutes les équipes d'Eyssautier-Verlingue.

Sommaire

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE	2
ABREVIATIONS	3
INTRODUCTION	4
PARTIE I - LE RISQUE LIE AU TRANSPORT MARITIME DE CACAO	13
<i>TITRE I - LES RISQUES ENCOURUS PAR LES FEVES DE CACAO AU COURS DU VOYAGE</i>	
<i>MARITIME</i>	13
CHAPITRE I – La nature intrinsèque du cacao : premier facteur de risque	14
CHAPITRE II – Les risques inhérents au mode de transport par voie maritime.....	22
<i>TITRE II - LA CONSEQUENCE DES RISQUES SUR LES SINISTRES ET LES RECOURS EXERCES A</i>	
<i>L'ENCOTRE DU TRANSPORTEUR MARITIME</i>	30
CHAPITRE I – La prévention et la pratique au service des chargeurs	31
CHAPITRE II – Quelle responsabilité du transporteur maritime dans le transport de cacao ?	38
PARTIE II - L'INTEGRATION DES RISQUES DANS LES POLICES D'ASSURANCE	51
<i>TITRE I - L'ANALYSE DU RISQUE A LA LUMIERE DE L'ASSURANCE MARITIME FACULTES</i> ..	52
CHAPITRE I – L'insuffisante couverture des conditions générales d'assurances maritimes sur	
<i>facultés</i>	52
CHAPITRE II – La mise en place de conditions particulières.....	60
<i>TITRE II - LA SURVENANCE DU RISQUE</i>	67
CHAPITRE I – La gestion opérationnelle du sinistre	67
CHAPITRE II – Réflexions sur l'avenir du transport maritime de cacao	73
CONCLUSION	80
BIBLIOGRAPHIE	82
ANNEXES	85
TABLES DES MATIERES	86

Abréviations

AFCC	Association Française de Commerce des Cacaos
BTL	Bulletin des transports et de la logistique
1 ^{ère} , 2 ^{ème} civ.,	Première, Deuxième chambre de la Cour de cassation
Cass. com.,	Chambre commerciale de la Cour de cassation
CA	Cour d'Appel
CCC	Conseil Café Cacao
CESAM	Comité des Assureurs Maritimes et Transports
CIF	Cost Insurance Freight
C&F	Cost and Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CPT	Carriage Paid To
CMC	Cocoa Marketing Company
DMF	Droit Maritime Français
ECA	European Cocoa Association
FAO	Food and Agriculture Organization
FAP	Franc d'Avaries Particulières
FCC	Federation of Cocoa Commerce
FCL	Fully Container Load
FFA	Fédération Française des Assureurs
HSSC	Heating Sweating and Spontaneous Combustion
IMB	International Maritime Bureau
IRRC	Institut de Recherche du Café et du Cacao
LCL	Less than Container Load
LIFFE	London International Financial Futures and options Exchange
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques

Introduction

« Que tout homme qui aura bu quelques traits de trop à la coupe de la volupté ; que tout homme qui aura passé à travailler une portion notable du temps qu'on doit employer à dormir ; que tout homme d'esprit qui se sentira temporairement devenir bête ; que tout homme qui trouvera l'atmosphère difficile à porter ; que tout homme qui sera tourmenté d'une idée fixe qui lui ôtera la liberté de penser ; que tous ceux-là, disons-nous, s'administrent un bon demi-litre de chocolat ambré, et ils verront merveille ».

J. A. Brillat-Savarin, *Physiologie du goût*, A. Sauterlet & Cie, 1826, p. 223

1. Conseiller auprès de la Cour de cassation mais avant tout fin gastronome, Jean Anthelme Brillat-Savarin écrivit au XIX^{ème} siècle son ouvrage sur la gastronomie, aujourd'hui devenu intemporel. A travers celui-ci il tenta de poser la base d'une analyse des phénomènes physiques mais également sociaux qu'implique l'art de la table. A ce titre, il dédiera un chapitre complet au chocolat, dans lequel la boisson extraite du cacao sera élevée au rang de pilier de la gastronomie. Il le considérera comme un remède à tous les maux, le définissant comme un « aliment aussi salubre qu'agréable ».
2. La légende toltèque du Dieu-roi Quetzalcóatl¹, dans laquelle le cacaoyer jouit d'une valeur égale à celle de l'or, de l'argent et des pierres précieuses permettra au cacao de se forger une image symbolique singulière. Cette dimension symbolique sera par la suite ancrée définitivement par Carl von Linnée dans sa nomenclature linnéenne. Il classifera et nommera en 1753 le cacaoyer, *cacao theobroma*, signifiant tout simplement boisson des dieux.
3. Jouant tantôt le rôle de monnaie, tantôt celui d'aliment, le cacao a toujours été synonyme de richesse. Il est aujourd'hui exploité à grande échelle sur l'intégralité de la surface du globe et fait l'objet d'un marché dédié répondant à ses propres codes.

¹ Histoire générale des choses de la Nouvelle-Espagne, Bernardino de Sahagun, G. Masson, 1880

I - Biologie et origine du cacao

4. – **Physiologie du cacao.** – Si ce que nous appelons communément cacao n'est autre que la poudre de chocolat nous parlerons tout au long de ce mémoire de cacao avant que les fèves ne subissent la moindre transformation.

Les fèves de cacao sont les grains d'un arbre, le cacaoyer. Celui-ci produit des fruits, appelés cabosses contenant les fameuses amandes protégées d'une pulpe molle et gélatineuse. La couleur des cabosses variera selon les variétés et chacune pourra contenir entre vingt-cinq et soixante-quinze fèves. On estime qu'il faut en moyenne vingt cabosses pour obtenir un kilo de fèves.

5. La fève de cacao en elle-même se compose de plusieurs éléments. Le principal étant la matière grasse que l'on retrouve à hauteur de 50%, le beurre de cacao. On retrouve ensuite plusieurs autres composés secondaires, comme des protéines à hauteur de 20%, des minéraux, de l'amidon, de la cellulose, de la théobromine et enfin de l'eau. De part ce dernier élément, la fève est fortement chargée en humidité, ce qui fait d'elle, par la présence de tous les paramètres précédents, une graine fragile sensible à toute modification de son état.

6. – **Zone de plantation des cacaoyers.** – Le cacaoyer est un arbre très sensible à son environnement et la température de prédilection pour sa culture se situe aux alentours de vingt-cinq degrés de moyenne. Ainsi, il ne convient qu'aux zones fortes en humidité et est donc essentiellement cultivé sous les Tropiques entre 20° de latitude Nord et 20° de latitude Sud.

7. On considère à cet égard, que les forêts tropicales d'Amérique du Sud équatoriale sont les terres originelles de sa pousse à l'état sauvage. C'est notamment dans ces régions que les premières et seules traces anciennes de cacao datant de l'époque précolombienne ont été retrouvées. Cette donnée pourrait nous amener à penser que le cacao est cultivé exclusivement en Amérique centrale et dans le bassin amazonien. Or aujourd'hui, la représentation du *Belém* transportant quelques centaines de tonnes de fèves de cacao du Brésil à destination des ports français ne demeure plus que dans l'Histoire. L'évolution croissante de la consommation et de la demande mondiale des produits chocolatés au cours du XXème siècle a entraîné le développement et le déplacement des cultures.

8. - Typologie du cacao. - On dénombre trois variétés principales de cacao,

- Le *forastero*, le plus commun et le plus amer représente aujourd'hui 80% de la production mondiale² et est majoritairement cultivé en Afrique de l'Ouest. Sa particularité est de posséder des cabosses de couleur jaune.
- Le *criollo*, « le cacao fin » aux cabosses de couleur rouge. Cette variété est la plus fragile mais dispose des notes aromatiques les plus fines et les plus recherchées par les grands chocolatiers. François Léry écrit même : « *le criollo joue vis-à-vis du forastero le rôle que la vigne française joue vis-à-vis de la vigne américaine* »³. Sa culture représente entre 8 et 10 % de la production mondiale⁴ et se situe exclusivement en Amérique centrale.
- Le *Trinitario* qui résulte d'une hybridation des deux espèces précédentes. Tenant son nom de La Trinité, île des Caraïbes, il représente 10 à 15% de la production mondiale⁵ qui se situe majoritairement en Amérique centrale et au nord de l'Amérique du Sud mais aussi dans les pays d'Asie du Sud-Est comme l'Indonésie.



9. Ce tour d'horizon de la diversité des cacaos illustre la disparité géographique de sa culture et le caractère mondial que revêt de nos jours son commerce.

² Histoire du chocolat, Nikita Harwich, Éditions Desjonquères, 2014

³ Le cacao, que sais-je ? François Léry, Presses Universitaires de France, 1954, p.48

⁴ Histoire du chocolat, Nikita Harwich, Éditions Desjonquères, 2014

⁵ *Ibid.*

⁶ Site internet, chocolatier Cémoi

II - Marché mondial du cacao : économie et géographie

- 10. – Un commerce façonné par l'Histoire.** – Comme l'a écrit François Léry : « *La véritable histoire du cacao commence à la découverte du Nouveau Monde* »⁷.
- 11.** Les premières cargaisons de fèves en provenance d'Amérique du Sud à destination de l'Espagne n'étaient que minimales dans les temps modernes. A titre d'exemple, la *Compania Guipuzcoa* spécialisée dans le transport de cacao, transporta entre 1730 et 1748, 43 000 tonnes de fèves de cacao⁸. Comparativement, de nos jours un seul pays comme la Côte d'Ivoire a pu exporter en 2019 un total de 1 621 749 tonnes de fèves⁹ en une seule année.
- 12.** L'essor significatif qu'a pu connaître la production du cacao au cours des siècles qui ont suivi, a notamment permis l'ancrage d'une mécanique économique mondiale et normée par une multitude d'acteurs et d'organismes nationaux comme internationaux.
- 13. – Marché à terme.** – Il s'est structuré par l'intermédiaire d'un marché à terme unique depuis 2007, le *Nyse Euronext* qui gouverne le cours mondial du cacao¹⁰, à la suite de la fusion des trois marchés historiques New York, Londres et Le Havre.
- 14.** Par marché à terme on entend le « *marché sur lequel des transactions donnent lieu à paiement et livraison des marchandises à une échéance ultérieure* »¹¹. L'idée est simple, le négociant achète un lot de cacao à une certaine date, à un prix fixe. A ce moment-là les fèves n'ont dans la plupart des cas même pas encore poussé. Le négociant pourra alors revendre son lot et s'en procurer d'autres au gré de la variation des cours, tout en attendant l'exécution du contrat. L'objectif est avant tout de garantir au négociant un prix d'achat ou de vente qui sera fixé à l'avance. Subsidièrement il lui permettra également de spéculer sur le cours du cacao.

⁷ Le cacao, que sais-je ? François Léry, Presses Universitaires de France, 1954, p.15

⁸ *Ibid.*, p.20

⁹ FAOSTAT, Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture

¹⁰ 2 435.00 USD / Tonnes au 14/08/2021

¹¹ Dictionnaire d'économie, dir. C-D. Echaudemaison, 2014, Nathan

15. Car ce qui caractérise également ce marché, est le rôle de pivot que peut y jouer le négociant/trader dont le métier demeure la spéculation. Philippe Chalmin résume parfaitement cette idée en affirmant que « *Le rôle du négociant est de se porter intermédiaire entre l'offre et la demande de cacao, en général entre les origines et l'industrie. Le négociant est propriétaire de la marchandise et donc assume des risques, tant de logistique que de prix* »¹². Les transactions directes entre producteurs et transformateurs étant rares, l'intermédiation de négociants élargit d'autant plus le nombre d'acteurs au sein de ce marché. Si la mécanique est bien huilée, il reste un risque qu'aura à supporter le négociant et qui fait l'objet de cette étude : le risque de transport.
16. – **Clivage Nord-Sud.** – Rappelons le schéma¹³. L'intégralité de la production mondiale de cacao est réalisée dans les pays situés le long de la ligne de l'Équateur, appelés fréquemment pays du Sud. Ils produisent mais ne consomment que très peu. A l'inverse on retrouve les pays importateurs, au Nord regroupant les pays européens, d'Amérique du Nord et d'Asie du Nord. Ces derniers ne peuvent produire de cacao en raison de leurs climats mais consomment les produits dérivés du cacao. Le paradoxe qui en résulte illustre bien le clivage Nord-Sud si souvent démontré à travers les disciplines qui se retrouve ainsi au cœur de l'histoire contemporaine du cacao.
17. – **Pays producteurs.** – Commençons par quelques chiffres¹⁴. Les principaux pays producteurs de cacao sont la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigéria, le Cameroun, l'Indonésie, le Brésil et l'Équateur, à eux seuls ils ont produit un total de 4 598 783 tonnes de fèves de cacao au cours de l'année 2019. Parmi ce montant, 2 988 807 tonnes seront exportées vers l'étranger. Le différentiel que l'on peut constater entre production et exportation représente simplement la part des fèves qui seront directement transformées en produits semi finis dans les pays producteurs. Au Ghana et en Côte d'Ivoire, on chiffre actuellement à 20% la proportion de transformation directe de la production.

¹² Histoire du chocolat, Nikita Harwich, Éditions Desjonquères, 2014

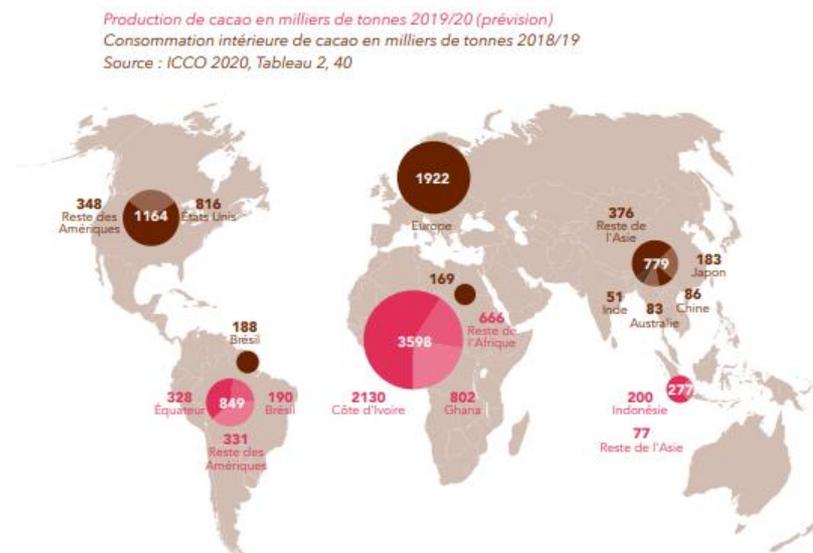
¹³ Le fret maritime entre les ports de la Mer du Nord et la Côte Occidentale d'Afrique, Michel Coste, Cahier d'outre-mer n°36, 1956, p. 350-352

¹⁴ *Ibid.*

Les plantations locales de cacao en Afrique de l’Ouest sont majoritairement des plantations familiales dirigées par une multitude de paysans indépendants, réunis en coopératives ou passant par des grossistes qui exportent leurs productions.

18. – Pays consommateurs. – De l’autre côté du miroir se placent les Pays-Bas, l’Allemagne, la Belgique, les États-Unis, la France mais aussi l’Indonésie et la Malaisie. Ces pays-là génèrent un montant total d’importations de fèves de cacao de 2 998 330 tonnes en 2019, soit légèrement moins que le montant des exportations des principaux pays producteurs. La tendance est d’autant plus marquée que le marché du chocolat est dominé par un petit nombre de grandes multinationales toutes domiciliées en Europe ou aux États-Unis, ce qui en fait un marché extrêmement concentré¹⁵, relevant un déséquilibre majeur.

19. – Marché asiatique. – Pour être complets, il nous faut évoquer la place singulière qu’occupent l’Indonésie et la Malaisie au cœur dans ce schéma. La Malaisie ne produit pas de fèves de cacao, mais a importé 351 493 tonnes de cacao durant l’année 2019 et exporté 327 320 tonnes de produits transformés issus des fèves. Elle s’offre ainsi avec l’Indonésie une place de choix sur le chemin de la Chine, dont les modes de consommation de plus en plus occidentalisés ouvrent de nouveaux marchés.



16

¹⁵ Baromètre du cacao, Antoine C. Foutain, Friedel Huetz-Adams, Voice Network, 2020, p. 30

¹⁶ *Ibid.* p. 21

20. – Campagnes cacao. – Rajoutons que le commerce mondial de cacao est fixé autour deux campagnes annuelles. Ces campagnes suivent le cours des récoltes dites principale et secondaire se situant entre septembre et décembre pour la première, et entre mars et mai pour la seconde. Cette saisonnalité entraîne par conséquent de nombreux effets sur la chaîne logistique du cacao, concentrant à des périodes déterminées de très grands lots sur les ports, dans les entrepôts et dans les séchoirs, accroissant ainsi la survenance de risques. C'est également sur ces périodes bien délimitées que se concentre le fret.

III - Normalisation du marché

21. Mais ce marché au-delà de ses déséquilibres a aussi dû apprendre à s'organiser. Il connaît désormais une multitude d'acteurs et d'organismes nationaux comme internationaux qui ont pu, au fil des années, créer des normes institutionnelles réglant aujourd'hui son fonctionnement.

A - Régulation technique

22. – Fédération du Commerce de Cacao. – Institution à vocation règlementaire, la *Federation of Cocoa Commerce* (FCC). La FCC, initialement issue de l'Association Française du Commerce des Cacaos (AFCC), est une institution privée regroupant la majeure partie des acteurs du marché du cacao. Son but est le suivant : *“to develop a single robust commercial framework for the cocoa market, to achieve contract harmonization and provide supporting services and education programmes”*¹⁷.

23. Pour parvenir à ses objectifs la FCC produit une documentation exhaustive, révisé régulièrement, afin d'être adaptée aux besoins récents du marché. Les règles qu'elle édicte ont vocation à s'appliquer à toutes les transactions de ses membres. Elle comprend notamment diverses règles s'appliquant aux contrats de vente de fèves

¹⁷ Traduction libre : Développer pour le marché du cacao, un cadre commercial unique et solide, parvenir à une harmonisation des contrats ainsi que fournir des services d'appui et des programmes d'apprentissage (www.cocoafederation.com)

mais aussi des produits dérivés du cacao selon qu'ils soient soumis aux incoterms FOB, C&F, CAF, CPT ou CIP.

24. La FCC émet également des liasses documentaires techniques à destination des acteurs du marché pour garantir une qualité du produit, de sa cueillette à sa transformation. Ces *guidelines*, concernent notamment la qualité des fèves, leur transport en conteneur, ou encore leur échantillonnage.
25. La réglementation ainsi disponible fait référence sur le marché et permet une normalisation du négoce en termes de qualité et de bonnes pratiques, assurant une meilleure maîtrise du risque qui peut ainsi être intégré à tous les niveaux de la chaîne de commercialisation.

B – Régulation étatique

26. – **Institutions publiques.** – Enfin, pour compléter le tableau des institutions essentielles au marché mondial du cacao, nous nous devons d'évoquer les institutions publiques. Ces dernières jouent un rôle important dans les pays producteurs d'Afrique de l'Ouest. Il faut mentionner notamment le Conseil Café Cacao de Côte d'Ivoire (CCC) et de la *Cocoa Marketing Company* au Ghana (CMC).
27. Ces deux pays représentent à eux seuls 60% de la production mondiale. En effet, l'enjeu économique que représente le cacao est majeur pour ces deux pays et toute fluctuation du marché peut entraîner de graves conséquences économiques, sociales voire politiques.
28. La mise en place de telles institutions à, d'une part, permis de réguler le marché local et de proposer un prix unique de revient pour les producteurs afin de les protéger face à la loi des marchés. D'autre part, la sensibilisation relativement récente des consommateurs aux problématiques de la rémunération équitable des producteurs, aux techniques de production et au respect d'un certain équilibre via des mécanismes ou labels tels le *Fair Trade* aura permis de renforcer cette régulation.
29. – **Lignes maritimes.** – Cette présentation sommaire du cacao et de son marché nous permet de comprendre les rapports de force de la filière et les préoccupations

économiques. Mais ce négoce ne pourrait se faire sans vecteur sud/nord que constitue la chaîne de transport, en conteneur ou en vrac¹⁸.

- 30. – Variété des navires employés.** – Si le vrac permet l’acheminement de très grandes quantités à la porte des usines de transformation se trouvant à la sortie du quai, le conteneur constitue l’immense majorité des tonnages et permet de transporter des petites quantités à des fréquences élevées. Pour la suite du propos, nous concentrerons donc davantage nos développements sur le transport de cacao en conteneurs.
- 31.** Nous verrons que si le transport en conteneur semble le mieux adapté aux contraintes logistiques du transport de cacao, il n’en demeure pas moins un risque prédominant de condensation en plus de tous les autres aléas inhérents au voyage par mer. De la même manière si l’on peut considérer que le transport conteneurisé limite les risques liés à la manutention, nous verrons que dans le cas du cacao les phases annexes au transport sont également des phases sensibles qui nécessitent que les acteurs impliqués soient rompus aux bonnes pratiques. Néanmoins, compte tenu de la sinistralité sur ce type de trafic, nous verrons que la responsabilité reste un sujet délicat en cas de dommage et que l’assurance joue un rôle prépondérant dans la prise en charge des risques.
- 32.** C’est pourquoi nous nous accorderons à démontrer au long de cet écrit que le transport maritime de cacao puise sa particularité dans la nature même de la chose transportée, un aliment délicieux dont il faut prendre soin, et nous nous interrogerons sur les conséquences de ce particularisme sur les risques liés à son transport par mer.
- 33.** Dans cette optique, il conviendra dans un premier temps de présenter les risques techniques et juridiques auxquels il est sujet (**Partie I**) avant de comprendre comment ces risques sont considérés et maîtrisés dans le cadre d’une assurance de transport (**Partie II**).

¹⁸ Agro-Industry Profiles, Cocoa, World Bank, 1986

PARTIE I - LE RISQUE LIE AU TRANSPORT MARITIME DE CACAO

34. Les principaux avantages du transport maritime résident dans son prix peu onéreux, et dans les capacités de chargement qu'il détient, c'est pourquoi 90% du commerce mondial passe par les mers et océans. Le cacao n'échappe pas à cette règle, et aucun autre moyen n'est plus adapté que celui-ci pour traverser l'Océan Atlantique. Néanmoins, le facteur du risque, qu'il soit lié à la marchandise ou au transport en lui-même ne se trouve pas atténué et il y sera même décuplé.
35. Ainsi, il sera nécessaire d'exposer dans un premier temps les différents risques pouvant se réaliser au cours d'un tel transport (**Titre I**) pour dans un second temps, en tirer les conséquences opérationnelles et juridiques sur la gestion des sinistres et des recours qui pourront être exercés à l'encontre du transporteur maritime (**Titre II**).

TITRE I - LES RISQUES ENCOURUS PAR LES FEVES DE CACAO AU COURS DU VOYAGE MARITIME

36. Le cacao étant une denrée fragile dont l'état varie fortement selon son environnement, est tout au long de son transport par voie maritime sujet à des risques que l'on peut diviser en deux ordres, les risques liés à la nature même du cacao (**Chapitre I**), et les risques liés au transport par mer (**Chapitre II**).

CHAPITRE I – La nature intrinsèque du cacao : premier facteur de risque

37. La fève de cacao cultivée exclusivement sous les tropiques est une denrée chargée en humidité qui ne supporte qu'un seul type de climat. Encore après la cueillette et l'ouverture de la cabosse les changements ne lui doivent pas être trop brusques, à défaut de modifier sa physiologie et de l'endommager.
38. Le principal risque auquel est alors exposé le cacao est la condensation, qui engendra inévitablement par la suite sa moisissure (**Section I**). Un autre risque non moins important, est l'infestation de la cargaison, celle-ci peut être due à des maladies ou bien à toutes sortes d'insectes que l'on peut trouver en abondance dans les pays producteurs (**Section II**). Ainsi, à défaut de traitement, l'infestation pourra avoir les mêmes conséquences dommageables que la condensation, à savoir la perte partielle voire totale de la marchandise.

Section I - La condensation comme clé de voûte du transport maritime de cacao

39. – **Principal risque.** – Toute marchandise transportée par voie terrestre, aérienne ou maritime est nécessairement sujette à différents risques qu'ils soient de casse, de murissement avancé, de vol, ou encore de mal fonctionnement de l'unité de transport. Pour le cacao, l'essentiel du risque demeure dans la condensation que la fève génère, et l'on peut aisément le constater par l'étude des contentieux qui résultent de son transport maritime. Cette condensation s'explique par la présence d'un taux d'humidité élevé au sein des fèves récoltées dont le niveau conditionnera la propension de ces dernières à être conservées. C'est ainsi que l'environnement clos du moyen de transport favorisera l'accumulation d'humidité en son sein et amènera à la détérioration de la marchandise par l'apparition de gouttelettes d'eau.

40. – Point d'équilibre hygrométrique. – Le taux d'humidité relatif à la quantité d'eau intrinsèque de la fève¹⁹ entraîne donc des conséquences sur son évolution. Le phénomène de condensation qui en résulte est marqué par le passage de l'eau de sa forme gazeuse à une forme liquide et caractérise le point de rosée²⁰. Ainsi, lorsque ce taux est trop élevé et que le seuil critique est dépassé l'activité biologique s'accroît et les micro-organismes se multiplient amenant progressivement au développement de moisissures. En dessous de ce seuil critique, la fève maintiendra son état et sera dans un état propice à son transport. Tout est alors question d'équilibre en vue de préserver la fève de sa propre nature.

41. – Aggravation du mode de charge. – D'autant plus que le transport maritime vient aggraver ce phénomène, car comme nous l'avons vu le cacao est transporté en grande partie par conteneurs et la physionomie d'une boîte métallique rend difficile toute atténuation de l'humidité, au contraire elle y est même plus que privilégiée. De la même façon, les transports en vrac connaissent le même problème et seule une ventilation régulière des cales permettra à l'humidité d'être évacuée et d'empêcher l'apparition de condensation. Quoiqu'il en soit l'humidité est toujours présente dans les fèves et il sera difficile d'atteindre un niveau convenable homogène pour l'ensemble d'une unique cargaison. A cet égard, un lot en apparence convenable et apte au transport dont le taux d'humidité n'est pas homogène a de fortes chances d'arriver au port de destination avarié. Un taux d'humidité élevé de seulement quelques fèves suffira à générer un niveau de condensation dans le conteneur ou la cale du navire et les moisissures pourront d'autant plus se propager entre les sacs. L'idée peut sommairement se résumer par la phrase suivante : « *Bulking and mixing poor quality beans is not acceptable* »²¹.

42. – Taux critique. – C'est pourquoi, il est admis depuis déjà de nombreuses années que ce taux ne doit pas dépasser les 8%²²²³. Il a été retenu par l'IRCC (Institut de Recherche du Café et du Cacao) et bien d'autres institutions, et tous les experts marchandises et courtiers en assurance s'accordent en ce sens pour que ce taux si essentiel soit connu et respecté par les acteurs du marché. En outre, la République

¹⁹ La fève de cacao est composée d'eau à 6-8%

²⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Point_de_rosée

²¹ Traduction libre : Mélanger en vrac des fèves de mauvaise qualité n'est pas acceptable. Agro-Industry Profiles, Cocoa, World Bank, 1986

²² Guidelines for shipment of cocoa beans in containers, Federation of Cocoa Commerce, 2016, p. 7

²³ Lloyd's Survey Handbook, The corporation of Lloyd's, 1956, p. 87

de Côte d'Ivoire a réglementé la commercialisation du cacao et classe les fèves selon un barème établi par la FAO (Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture) au moyen d'un arrêté :

« Est réputé de qualité marchande le Cacao en fèves :

Bien fermenté

Correctement séchées c'est-à-dire présentant un taux d'humidité maximal de 8%

Ne dépassant aucune des tolérances ci-après :

4% de fèves moisies

8% de fèves ardoisées

6% de fèves autrement défectueuses

Exemptes de matières étrangères

Exemptes d'odeurs étrangères »²⁴.

43. En résumé, l'appréciation de la qualité des fèves par le truchement des instruments édictés par les organismes internationaux, nationaux, privés ou publics permet d'imposer à toutes les relations commerciales le même, et permet ainsi de renforcer la qualité du cacao avant qu'il ne prenne la direction des océans.

44. – Buée de cale. – Néanmoins, l'hypothèse de la condensation se formant à l'intérieur du conteneur ou des cales du navire en raison du fort taux d'humidité intrinsèque de la fève n'est pas la seule manifestation de ce phénomène. En effet, la campagne principale du cacao dure de novembre à mars au cours de l'année, la saison hivernale a ainsi pris ses droits en Europe du Nord tandis que sous les Tropiques l'été s'est installé. Dès lors, la marchandise transportée à bord du navire prenant la direction des ports du Nord en provenance d'Afrique de l'Ouest subira un fort différentiel de température passant de vingt-cinq, trente degrés à des températures négatives. Inévitablement cela entraînera la formation de condensation, que l'on nomme buée de cale^{25,26}. C'est là que l'humidité relative de l'air viendra s'ajouter au premier problème de l'humidité intrinsèque du cacao.

²⁴ Arrêté 264 du 24 octobre 1996 du ministère de l'Agriculture et des ressources animales, République de Côte d'Ivoire

²⁵ Lamy Transport, Tome 2, 713 – Buée de cale, 2021

²⁶ Marine Cargo Claims vol.2, Fourth edition, W. Tetley, Thomson Carswell, 2008, p. 2235-2236

45. Le transport maritime de cacao face au risque de condensation nécessite alors un juste équilibre entre les mesures à prendre au départ et pendant le voyage afin d'éviter les conséquences néfastes. Par conséquent, le point névralgique de l'opération de transport d'un pays chaud à un pays froid sera d'empêcher l'apparition du point de rosée.

46. – **Etude sur l'hygrométrie du transport maritime de café.** – Les manifestations de l'humidité et de ses conséquences ont été mis en lumière par une étude menée en 2007 sous la direction de Hector A. Palacios-Cabrera avec l'appui de la *State Research Funding Agency* de Sao Paulo²⁷. Cette étude s'est attachée à analyser l'impact de l'humidité intrinsèque des graines de café et de l'humidité relative de l'air durant le transport d'une cargaison de café entre le Brésil et l'Italie. Il est vrai que cette dernière traite du café et non du cacao, mais il faut savoir que ces deux graines disposent d'une physiologie très proche, notamment en ce qui concerne leur teneur en eau, et sont à cet égard soumises aux mêmes risques de condensation durant leur transport maritime.

47. Pour le bon déroulement de l'étude, six conteneurs habillés de papier kraft (pour contrecarrer l'apparition de condensation) ont été placés sur un navire à trois endroits différents, dans la cale à cinq mètres sous le niveau de la mer, sur le pont dans les superstructures et sur le pont intermédiaire. Le voyage a ainsi duré quatorze jours et l'ensemble des données ont été récoltées aux moyens de capteurs placés à plusieurs endroits dans les conteneurs. Il a ainsi été possible de comparer l'évolution des températures au cours du transport et d'établir le rôle prépondérant de la condensation sur les dommages subis par les marchandises.

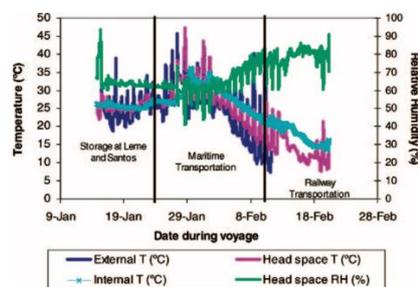


FIGURE 2. Changes in temperature and relative humidity during transportation from Leme (Brazil) to Trieste (Italy). 28

²⁷ *Effect of Temperature and Relative Humidity during Transportation on Green Coffee Bean*, dir. H. A. Palacios-Cabrera, *Journal of Food Protection* vol. 70, 2007, p. 164-171

²⁸ *Ibid.*

48. Les chercheurs ont pu après comparaison des données recueillies établir des conclusions sur différents points qui peuvent se résumer comme suit : *“In general, there was a significant increase in moisture content at the end of the voyage at the top of the containers. This may have been due to the relative humidity being increased inside the container as a consequence of the decrease in external temperature of the external temperature being lower than the dew point temperature, causing condensation on the container plate, which in turn caused water formation on the bean surface”*²⁹.
49. – **Concentration de l’humidité.** – On comprend alors la forte corrélation entre la température extérieure de l’air, qui varie au fur et à mesure de l’avancée du transport, et la température interne du conteneur sur le développement de la condensation. D’autant plus que la formation de condensation est disparate à l’intérieur du conteneur. En effet, celle-ci se concentre principalement dans sa partie haute et sur ses bords, là où le contact entre la marchandise et la paroi se fait le plus et où avec laquelle elle peut être en contact direct. Les sacs ainsi placés dans ces espaces seront ceux touchés par la moisissure.
50. – **Cargo plan.** – La différence se constate également dans les dommages constatés à l’arrivée selon le placement des boîtes sur le porte-conteneurs. Les conteneurs placés sous le pont et sur le premier pont ont eu des difficultés à faire circuler l’air et évaporer tout l’humidité concentré à l’intérieur, alors que celui placé en haut de la pile s’est vu favorisé par la bonne circulation de l’air. Néanmoins, les conteneurs en hauteur ont subi une variation des températures extérieures plus abruptes que celui situé dans la cale et les avaries constatées à l’arrivée peuvent en témoigner.
51. Cette étude nous est d’une grande aide et nous permet d’apporter une explication scientifique et technique sur les conséquences de la présence d’humidité au sein des marchandises et les impacts de l’humidité relative sur le transport maritime de graines de café et cacao. Ainsi, il conviendra d’en tirer les conclusions et d’indiquer quelles solutions peuvent être apportées pour en limiter le taux et réduire les

²⁹ Traduction libre : Il a été constaté une augmentation significative de la teneur en humidité à la fin du voyage dans la partie haute des conteneurs. Cela peut être dû à l’augmentation de l’humidité relative de l’intérieur du conteneur en raison de la baisse de la température extérieure, alors inférieure à la température du point de rosée, ce qui a provoqué l’apparition de condensation sur le conteneur, laquelle a à son tour entraîné la formation de gouttelettes d’eau sur les graines.

dommages à la cargaison. Il nous faut néanmoins avant d'aborder ce thème, faire état d'un second risque auquel est confronté le cacao, le risque d'infestation.

Section II - Le risque d'infestation de la cargaison

52. Le cacao est avant toute chose un aliment destiné à la consommation humaine, alors même qu'une partie de sa production sera utilisée dans l'industrie cosmétique. Si bien que toutes les précautions habituelles en la matière doivent être prises par les expéditeurs de la marchandise. L'infestation est un risque qu'il faut éviter pour conserver la durabilité de la fève et son utilisation finale par le consommateur.

53. – **Origine de l'infestation.** – En principe, l'infestation ne pourra se constater qu'à l'arrivée au port de destination où les insectes comme des charançons pourront même être largement visibles sur les marchandises. La plupart du temps cette infestation résultera de la présence d'insectes apparus sur le cacao depuis sa zone de culture, même si souvent ceux-là ne peuvent résister aux pesticides utilisés dans les plantations. L'infestation pourra également provenir d'une contamination croisée liée à la présence d'insectes sur une marchandise placée à proximité du lot de cacao³⁰. Au surplus, un taux d'humidité élevé permettra aux insectes de se développer à très grande vitesse en seulement trois à quatre jours. Quoiqu'il en soit, il est très difficile de déterminer l'origine de l'infestation, et seules les conséquences en découlant pourront être constatées.

54. – **Stockage.** – En dehors de l'infestation survenu en cours de transport, au demeurant plutôt rare, l'entreposage au départ ou à l'arrivée constitue le réel enjeu de la survenance d'un tel risque. « *L'ennemi n°1 du chocolat est la mite, qui peut causer des dégâts considérables dans les magasins de stockage* »³¹. La méthode de stockage du cacao se limitant à des piles de sacs disposées à même le sol, le terrain de jeu des insectes se trouve étendu et les moyens pour lutter contre ce fléau sont difficiles à mettre en œuvre dans de telles conditions.

³⁰ Lloyd's Survey Handbook, The corporation of Lloyd's, 1956, p. 34-35

³¹ Le cacao, que sais-je ? François Léry, Presses Universitaires de France, 1954, p. 64

- 55. – Traitement de l’infestation.** – Le risque d’infestation entraîne des conséquences importantes sur la qualité de la marchandise qui ne pourra pas être revendue au prix espéré. Parfois l’ensemble de la cargaison devra être détruit et la perte totale ne pourra plus qu’être constatée. A la différence des dommages liés à la condensation, ceux issus d’une infestation ne pourront pas être minimisés par un entreposage prolongé permettant aux fèves de sécher. Le seul moyen ici de minimiser l’infestation sera de trier les sacs sains des sacs contaminés pour éviter une plus grande propagation des nuisibles à l’arrivée³².
- 56. – Fumigation.** – Autrement, la fumigation est le moyen le plus efficace pour lutter contre l’apparition d’une infestation. Elle est également une solution curative lorsque l’infestation a déjà eu lieu et permettra d’éliminer l’intégralité de l’infestation. Elle peut se définir comme *“a method of pest control that completely fills an area with gaseous pesticides – or fumigants – to suffocate or poison the pests within”*³³³⁴. Dès lors, l’utilisation de cette technique est fréquente dans le transport et le stockage de fèves de cacao, qu’elle intervienne au départ ou à l’arrivée. Elle s’effectuera au sein de chambre spéciales adjacentes aux entrepôts, ou bien directement au sein du conteneur.
- 57. – Effets du prolongement du voyage maritime.** – Il y a au surplus des facteurs qui favorisent l’aggravation de la contamination. Premièrement, nous l’avons vu c’est l’humidité qui entrainera un environnement propice au développement des insectes qui ne cesseront de se multiplier et accentuerons ainsi le dommage. Mais il s’agit surtout du prolongement du délai du voyage. De la même façon, plus celui-ci sera long, plus les insectes se développeront. Ce risque ne doit donc pas être négligé en raison de la présence abondante d’insectes de toutes sortes dans les pays producteurs de cacao.
- 58. – Echantillonnage et sauvegarde des intérêts.** – Ainsi, la FCC règlemente spécifiquement cette question dans le cadre du contrat de vente de cacao³⁵. Chaque lot devra être échantillonné préalablement à son transport afin que les acheteurs

³² Transport Information Service, The German Insurance Association (GDV), Cocoa/Cocoa beans

³³ Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU), janvier 2014

³⁴ Traduction libre : Une méthode de lutte contre les parasites qui consiste à remplir complètement une zone de pesticides gazeux – ou fumigènes – pour étouffer ou empoisonner les parasites qui s’y trouvent.

³⁵ Règles du Contrat pour le Cacao en Fèves, Federation of Cocoa Commerce, 2019, p. 29

puissent déterminer la contamination ou non de celui-ci. L'acheteur étant toutefois libre de se procurer un lot infesté. Évidemment, la contamination et l'infestation du cacao ne sont pas des choses voulues, et c'est dans cette optique que toute expédition fera l'objet d'une fumigation.

- 59.** Les risques intrinsèquement liés à la fève de cacao ou à son environnement sont ainsi ceux dont la réalisation est la plus probable et les plus contraignants compte tenu des conséquences de pertes partielles ou totales qu'ils peuvent entraîner. Il convient à présent de s'arrêter sur les risques propres au transport maritime qui affecteront directement les marchandises transportées, même s'ils jouent principalement un rôle d'aggravation du dommage.

CHAPITRE II – Les risques inhérents au mode de transport par voie maritime

60. En dehors des risques auxquels le cacao est intrinsèquement soumis, il en existe une multitude d'autres qui de tout temps ont fait partie intégrante de l'aventure maritime. Qu'il s'agisse des événements ou des fortunes de mer, le transport de cacao n'échappe pas à leurs répercussions. Sans faire état de l'ensemble de ces éventualités, il faut ici concentrer notre propos sur les dommages que rencontrent aujourd'hui de nombreux transport de marchandises par conteneur, car « *L'usage des conteneurs dans le transport maritime créé autant de conflits qu'il n'en résout* »³⁶.
61. Tout d'abord nous aborderons les risques qui sont susceptibles de survenir au cours du voyage par mer (**Section I**), puis nous attacherons un point particulier aux dommages consécutifs aux activités connexes de ce même transport (**Section II**).

Section I - Les risques consécutifs à l'opération de transport

62. – **Evènements de mer et mouille de la cargaison.** – Tout au long du voyage le cacao est soumis à des risques de dommages, ils peuvent être liés à des fortunes de mer ; abordage, naufrage, échouement etc... conduisant à la perte du navire et/ou entraînant des dommages à la marchandise qu'il transporte. La perte de conteneur en mer est également un facteur de risques de plus en plus envisageable lorsque nous prenons en compte le gigantisme caractérisé de la construction navale de commerce actuelle. Cette tendance est également accusée par « *les défaillances dans la chaîne de sécurité dont les fausses déclarations de poids, l'absence de contrôle régulier des porte-conteneurs chargés ou encore le manque de personnel dans le contexte du Covid-19* »³⁷. En revanche, la force de la nature reste le principal danger pouvant aller jusqu'à la perte totale de la cargaison. Bien heureusement, cette hypothèse n'est pas la plus fréquente, car ce que l'on rencontre le plus souvent c'est l'avarie par mouille. Celle-ci interviendra majoritairement dans le cadre d'un transport de sacs en vrac dans

³⁶ Cossi Hervé Assongba, Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs, Thèse, Université du Droit et de la Santé Lille II, 2014, p. 26

³⁷ La perte des conteneurs en mer : vers un renforcement de la législation ? L. Fedi, DMF n°834, 2021

les cales d'un vraquier, mais trouvera également à s'appliquer au transport par conteneurs.

63. Les remous, la gîte, les pluies et les tempêtes en pleine mer vont avoir pour conséquence l'aspersion du navire d'eau de mer, ainsi une mauvaise fermeture ou une mauvaise étanchéité des cales et des conteneurs entraîneront la mouille de la marchandise. Pour le cacao, cette mouille conduira aux mêmes dommages consécutifs à la condensation générée durant le transport, mais cette fois dans une plus grande proportion, favorisant ainsi le développement de moisissures.

64. – Conteneur troué et mouille. – L'hypothèse d'un conteneur endommagé voire troué corrobore l'éventualité d'une avarie par mouille de la marchandise, d'autant plus que ce type de dommage se rencontre de plus en plus dans le secteur maritime de conteneur en raison du vieillissement des entités et de la pénurie actuelle du marché. A cet égard, le transporteur maritime se doit de fournir un conteneur non défectueux au chargeur et ne pourra en cas de dommages subi par la marchandise invoquer la faute de ce dernier³⁸. La solution tendra toutefois à s'inverser lorsque le conteneur est fourni par le chargeur lui-même et non par la compagnie³⁹. D'une autre façon, l'avarie par mouille pourra trouver son origine dans les opérations de ballastage des navires qui pourront entraîner des infiltrations d'eau par le dessous dans les cales⁴⁰ et ainsi affecter la marchandise. De cette façon le défaut d'entretien et d'inspection sera facteur de risque pour la marchandise.

65. – Soins apportés à la marchandise. – Non seulement le risque naturel et les dangers de la mer sont présents, mais à cela s'ajoute le défaut de soin apporté par le transporteur maritime à la mise en état de navigabilité de son navire. Ce défaut de soin pourra se concrétiser au cours du transport et se matérialiser par un défaut de fonctionnement de la ventilation des cales ou des défauts d'ordre technique affectant alors les outils qui permettent la conservation de la marchandise.

³⁸ CA Aix-en-Provence 2^{ème} ch., 18 juillet 2013, Navire Consistance, SA CMA CGM c/ SARL GLOBAL TRANSIT et a., DMF n°754, 2014

³⁹ Cass. Com., 27 octobre 1998, n°96-15.654, Lamy Transport, Tome 2, 565 – Conteneur fourni ou choisi par le chargeur, 2021

⁴⁰ Flooding of cargo holds on container vessels, Loss Prevention Circular n°01-13, Gard AS, 2013

66. – Navigabilité du navire. – Pour pallier ces difficultés, la convention de Bruxelles de 1924 pose en son article 3 §1 l'obligation pour le transporteur maritime de « *mettre le navire en état de navigabilité* ». On entend par là l'aptitude du navire à affronter les périls de la mer. Il est toutefois précisé plus loin que cette obligation touche également la mise en conformité des installations destinées aux marchandises : « *c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception transport et conservation* ».

67. Pour le professeur Bonassies, l'obligation de diligence du transporteur maritime s'entend alors en premier lieu de l'armement approprié du navire en vue de sa sécurité, mais aussi dans un second temps du soin qu'il apporte à la marchandise transportée par le biais du bon fonctionnement des installations adaptées à cet effet⁴¹. Le risque naturel ayant tendance à être irrésistible, le transporteur maritime ne pourra pas y échapper, tandis que tout défaut d'entretien ou toute négligence de sa part dans la réception et la conservation des marchandises n'engagera que lui.

68. – Risque d'échauffement. – Au-delà du risque de mouille vient s'ajouter un risque méconnu mais très présent sur les navires vraquiers. Du fait de la physionomie de ce type de navires, les marchandises sont placées tout le long du navire remplissant ainsi l'intégralité des cales. Mis à part les cales destinées à la réception des marchandises, le navire est également constitué d'un compartiment machines et de réservoirs de carburant indispensables à sa bonne marche, qui peut être équipé de double fond où passent des *pipelines*. Le risque est alors celui de l'échauffement de la cargaison en raison de la proximité entre les réservoirs de carburants, les *pipelines* et les cales⁴². L'existence d'un tel risque inhérent à la structure et la conception du navire, nécessite alors de la part des transporteurs, affréteurs, une connaissance technique des navires qu'ils utilisent dans le transport de denrées alimentaires.

69. – Golfe de Guinée et Piraterie. – Le risque de piraterie est également un des points clés dont il ne faut pas négliger l'existence. Alors que 60% de la production mondiale

⁴¹ Traité de droit maritime, P. Bonassies et C. Scapel, 3^{ème} édition, LGDJ, 2016, p. 766-767

⁴² Heat Damage to Agricultural Products, Loss Prevention Bulletin, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association P&I, 2019

de cacao s'effectue dans les pays d'Afrique de l'Ouest⁴³, le passage par le Golfe de Guinée est obligatoire pour tout navire transportant ce type de marchandises. Selon l'*International Maritime Bureau* (IMB) entité de la Chambre de Commerce Internationale, la piraterie maritime s'est concentrée ces dernières années dans le Golfe de Guinée qui a connu dans les premiers mois de 2021, 43% de l'ensemble des incidents mondiaux reportés⁴⁴. Ainsi, ce risque qui ne diminue pas d'année en année et peut être amené à peser sur les cargaisons de cacao au départ des ports africains. Pour une plus forte raison encore ce risque peut être amené à toucher davantage le cacao, les pirates s'attaquant pour majeure partie au navires vraquiers et porte-conteneurs prépondérant pour le transport de fèves⁴⁵.

70. – Retard. – Un dernier risque doit être abordé, le retard. Comme le cite si bien le professeur Jean-Baptiste Racine⁴⁶ « *Un marin n'est pas un globe-trotter... Le temps ne compte pas pour lui* ». Mais tel n'est pas le cas pour le monde des affaires qui est rythmé par le temps, et où toute décélération est synonyme de pertes d'avantages et de bénéfices. Non seulement le retard causera des effets sur l'état d'arrivée des marchandises mais entrainera aussi des préjudices commerciaux et financiers. Nous ne nous attacherons toutefois qu'au premier, car comme le relève le professeur Bonassies au titre de la convention de 1924, la question de la responsabilité du transporteur maritime des suites d'un retard entraînant un préjudice commercial reste floue⁴⁷.

71. Effectivement dans l'exemple du cacao, et nous l'avons constaté précédemment au travers de l'étude réalisé sur le transport de café entre le Brésil et l'Italie, le délai du voyage est un facteur essentiel pour la conservation des marchandises à bien des égards. Principalement lié à la condensation générée en cours de transport, tout rallongement du trajet augmentera la possibilité de survenance d'un dommage et/ou aggravera le dommage déjà réalisé. Le retard est parfois causé par le mauvais temps, facteur déterminant d'un voyage par mer, ou bien par les diverses avaries que peut

⁴³ Philippe Bastide (CIRAD), Atlas de l'Intégration Régionale en Afrique de l'Ouest, CEDEAO-CSAO/OCDE, 2007

⁴⁴ Gulf Of Guinea remains world's hotspot in 2021, ICC International Maritime Bureau (IMB), 14 Avril 2021

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ RTD Com., 2003 n°2, Le retard dans le transport maritime de marchandises, J-B. Racine, p. 223

⁴⁷ Traité de droit maritime, P. Bonassies et C. Scapel, 3^{ème} édition, LGDJ, 2016, p. 821-822

subir un navire, mais est surtout renforcé de nos jours par les optimisations des compagnie maritimes qui se caractérisent par la multiplication des transbordements⁴⁸.

72. – Multiplication des transbordements. – La tendance se constate dans les délais que rencontrent certaines cargaisons de cacao à destination de l'Europe. Alors qu'en temps normal le trajet au départ d'Afrique s'opère entre quinze et vingt jours, il peut parfois s'allonger entre vingt et trente jours, pouvant parfois même atteindre les cinquante, soixante jours. Souvent les conteneurs sont transbordés dans des pays comme le Maroc ou l'Espagne où ils seront stockés sur terminal durant de long jours avant d'être réacheminés en direction du nord. Cette pratique armatoriale, est au détriment des marchandises, largement répandue, à tel point que la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a pu indiquer à ce propos qu'un « *principe constant laisse toute liberté au transporteur maritime pour organiser le voyage* »⁴⁹. Ce qui n'est guère avantageux pour le chargeur.

73. Par conséquent, la pratique du transbordement est de plus en plus courante et se trouve renforcée par le développement des alliances maritimes et les clauses contractuelles insérées dans les connaissements. Finalement, les armateurs se retrouvent favorisés par l'exercice de cette pratique en ce qu'ils pourront maximiser les taux de remplissage de l'ensemble de leur flotte et chercher directement le fret là où il se trouve, en total désintéret de la nature des marchandises qu'ils transportent.

Section II - Les risques consécutifs au activités connexes au transport maritime

74. L'opération de transport maritime se délimite *stricto sensu* au transport effectué sur la mer. Cependant l'opération globale dans laquelle elle s'inscrit est bien plus étendue. On le sait bien évidemment car le transport maritime ne peut opérer sans pré et post acheminements par voie fluviale, terrestre ou ferroviaire. De la même façon on rencontrera dans de nombreux cas des entreposages préalables au

⁴⁸ Trop de conteneurs nuit au conteneur, Ouest-France, 2012

⁴⁹ CA Aix-en-Provence, 11 mars 2004, n°00/14533, Multiranda Trading c/ CMA CGM, Lamy Transport, Tome 2, 580 – Organisation du voyage, 2021

chargement ou à la suite du déchargement de la marchandise, parti souvent intégrante du transport au sens des assurances maritimes.

75. – Manutention. – Les opérations de manutention s’inscrivent également au cœur de ces activités connexes essentielles, même si le texte de la convention de Bruxelles fait peser sur le transporteur maritime l’obligation de chargement et de déchargement : « *Le transporteur (...) procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l’arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées* »⁵⁰. Cette obligation entraîne de fait l’incorporation des opérations de manutention à l’opération de transport, faisant de ces deux actions une seule et même opération juridique, du moins sur le plan de la responsabilité. Il faut relever que cette obligation aux termes du §8 de l’article 3 est d’ordre public et qu’aucune clause contraire ne permettra au transporteur de s’en décharger, au moins tant que les Règles de Rotterdam ne seront pas entrées en vigueur⁵¹.

76. Quoiqu’il en soit la manutention est source de dangers pour la marchandise à plusieurs égards. D’abord le cacao est traditionnellement ensaché dans des sacs de 60 à 65 kilos en jute⁵² et manipulés à force d’Homme au départ. Ainsi lors de l’empotage et lors des multiples manœuvres de déplacement les sacs sont soumis à des risques de chutes et de déchirements, leur conception n’aidant pas. D’autre part, comme pour toute marchandise en conteneur, la manutention n’est pas sans risque et il est fréquent de voir les conteneurs malmenés durant cette opération, ceux-ci pouvant chuter, être cognés ou encore écrasés. Pour un chargement de navires vraquiers il en va de même. L’utilisation d’élingues et la tension que peuvent être amenés à subir les sacs entraînent nécessairement la survenance de déchirements et de pertes.

77. Ce constat doit être complété par les procédures fondamentalement différentes entre le départ et l’arrivée. Alors qu’en Afrique tout s’opère à force d’Homme, toutes les procédures en Europe sont mécanisées. Ce décalage de procédés amène les fèves de cacao à subir une forte tension durant les différentes phases.

⁵⁰ Article 3 §2 de la convention de Bruxelles du 26 août 1924

⁵¹ Traité de droit maritime, P. Bonassies et C. Scapel, 3^{ème} édition, LGDJ, 2016, p. 770-771

⁵² Carriage of cocoa, Thomas Miller P&I Cub, Loss Prevention Department

78. Notons également que les méthodes d'échantillonnage et de test des lots de cacao au moyen de tiges perçantes accroît le déchirement de sacs et le déversement des fèves.
79. Malgré tout, les sacs troués pourront toujours faire l'objet d'un reconditionnement après récolte des balayures dans les cales, à condition qu'elles ne soient pas contaminées par des matières étrangères. Les dommages strictement liés à la manutention sont très fréquents mais peuvent dans une certaine mesure être limités.
80. – **Transport en conteneur en vrac.** – Une nouvelle pratique, tend également à se généraliser, le transport de fèves de cacao en vrac placées directement en conteneur sans sacs. Pour l'instant nous ne disposons pas d'éléments suffisant pour juger de la praticité d'un tel mode de chargement. Mais à ce propos, l'Association Européenne du Cacao indique qu'« *il est probable que la plupart du transport de cacao finisse par s'effectuer sous cette forme, avec des conséquences notables pour le négoce de cacao ainsi que pour le chargement et le déchargement des navires* »⁵³. L'avenir de cette pratique nous dira si ce type d'emportage aura permis de limiter les dommages en cours de transport mais également au cours de la manutention.
81. – **Entreposage.** – On retrouve également une forte liaison entre le transport et l'entreposage dans le commerce de cacao. Cela peut s'expliquer au départ par la concentration des lots de plusieurs plantations en vue de leur expédition, et à l'arrivée par la vérification des cargaisons, et leur triage en vue de minimiser des dommages éventuellement subis en cours de transport. Ici, les principaux risques sont similaires à ceux rencontrés lors du transport maritime de cacao, à savoir la condensation, l'humidité, l'infestation mais aussi les manipulations brutales. A la manière d'un grand conteneur, l'entrepôt se doit d'être exempt de nuisibles, insectes ou rongeurs en ce sens une fumigation pourra s'avérer nécessaire. D'autre part, la gestion de l'humidité devra être strictement contrôlée et la teneur en humidité de chaque lot devra être vérifiée fréquemment. Mais contrairement à un conteneur, une très grande quantité de lots hétérogènes pourront y être entreposés. Cette promiscuité serait à même d'entraîner une augmentation de l'humidité générale et générer des transferts d'odeurs, de matières étrangères et de poussières. Tous ces évènements sont à éviter, car il en va de l'altération de la valeur du cacao.

⁵³ European Cocoa Association (ECA), Histoire du cacao : Culture, Commerce et Transport

- 82.** La question de l'entreposage se pose principalement à l'arrivée en Europe du Nord, et notamment aux Pays-Bas qui constituent le plus grand pays importateur de fèves de cacao dans le monde. Le port d'Amsterdam « *plaque tournante mondiale du cacao* » en est le parfait exemple. Il est à noter que les dommages en entrepôt à l'arrivée sont généralement rares, car c'est l'étape ultime avant qu'il ne rejoigne les usines de transformation. La minutie des acteurs du marché du cacao a ainsi poussé les sociétés d'entreposage à être contrôlées et agréementées par le *London International Financial Futures and options Exchange (LIFFE)*⁵⁴⁵⁵.
- 83.** Après cette brève présentation de l'ensemble des risques auxquels le cacao peut être confronté de sa récolte à sa consommation et plus spécifiquement au cours de son transport, il convient à présent de se pencher sur les solutions mises en œuvre par les exportateurs, acheteurs, producteurs, ou transporteurs, mais aussi les institutions dans l'intention de minimiser les dommages subis en cours de transport. Une filière dans laquelle chaque étape fait l'objet d'une procédure uniformisée est sûrement ce vers quoi tend le commerce de cacao, à l'image de la raison d'être de la FCC qui édicte des règles contraignantes pour ses membres. Et cela se constate principalement du côté des négociants et industriels qui sont aujourd'hui tous parties aux différentes organisations et appliquent avec précision les recommandations.

⁵⁴ Thamesport : Approbation pour le thé, le café et le cacao, BTL n°2755, 1^{er} juin 1998

⁵⁵ Cacao : Le Havre agréé par le LIFFE, BTL n°2885, 19 mars 2001

TITRE II - LA CONSEQUENCE DES RISQUES SUR LES SINISTRES ET LES RECOURS EXERCES A L'ENCONTRE DU TRANSPORTEUR MARITIME

84. Toute entreprise maritime doit sa réussite à la maîtrise des dangers de la mer. Pour ce qui est de la marchandise, son arrivée en bon état au port de destination est corrélée non seulement à ce premier paramètre mais également et surtout aux soins qui seront apportés par le transporteur. Si les marchandises quelles qu'elles soient étaient produites, transformées et consommées dans un périmètre restreint il n'y aurait pas ou pratiquement pas de dommages de causés à celles-ci, car et c'est le principal inconvénient du transport il exerce sur les marchandises une influence néfaste en les plaçant dans un état étranger à leur état initial.
85. Nous avons pu constater que les conséquences du transport pour le cacao peuvent être lourdes, le principal risque auquel il est confronté étant la condensation. D'autres phénomènes légèrement moins dommageables, mais tout aussi susceptibles de se produire existent et nous les avons évoqués, il s'agit de l'infestation, des risques purement maritimes, de la manutention et de l'entreposage. Nous avons pu étudier au préalable la cause des dommages que subi le cacao durant son transport, il convient désormais d'en approfondir les conséquences.
86. Il est vain de penser que l'avancée technologique a complètement supprimé l'ensemble de ces risques, même si toutefois elle a le mérite d'avoir réduit à son maximum leur survenance. La tendance se constate dans l'ensemble des transports de marchandises qui font l'objet d'une littérature particulière ayant pour objectif l'information des chargeurs et des transporteurs sur les différents risques. A cet égard, grâce à des pays vivant au rythme du cacao, le niveau de connaissance actuelle autour de la fève a permis de combattre les aléas pouvant le toucher (**Chapitre I**).
87. En tout état de cause, la détérioration des fèves en cours de transport est concrètement inévitable dans de nombreux cas, c'est pour cela qu'il faut en analyser les conséquences juridiques particulières au regard de la responsabilité du transporteur maritime (**Chapitre II**).

CHAPITRE I – La prévention et la pratique au service des chargeurs

88. Dans la mesure où il est quasi systématiquement constaté des dommages à l'arrivée des cargaisons de cacao et que le taux général de sinistralité ne s'abaisse pas, des mesures s'imposent. Aujourd'hui la plupart des risques précités arrive à être endigués, du moins réduits grâce aux mesures mises en œuvre. Et cela notamment grâce aux solutions techniques développées par certaines entreprises (**Section I**).
89. Il reste que ces solutions pour être efficaces doivent être adoptées et valorisées par l'ensemble de la chaîne de transport, de l'expéditeur au réceptionnaire en passant par le transporteur maritime et l'entrepositaire et cela ne peut se faire qu'au moyen de la prévention (**Section II**).

Section I - Les solutions préventives mise en œuvre en vue de diminuer les dommages

90. – **Diversité des conteneurs.** – Le commerce maritime a vu son développement s'amplifier au fil des années, le basculement vers sa généralisation à tout type de marchandises a été l'invention du conteneur. Aujourd'hui, la boîte métallique s'est diversifiée pour s'adapter à toute type de chargement et satisfaire les opérateurs du commerce international. C'est ainsi que l'on transporte des poissons et viandes congelés ou des fruits dans des conteneurs *reefer*, des véhicules sur des *flat track*, des liquides dans des conteneurs citernes ou encore des conteneurs *dry* pour les marchandises sans spécifications.
91. – **Conteneurs ventilés.** – De la même façon un type de conteneur particulier, les *high ventilated* ont été élaborés pour le transport de graine de café et de fève de cacao⁵⁶. Ces conteneurs permettent par le biais de petits trous de ventilation placés sur leur longueur de faire circuler l'air à l'intérieur en opérant une aération passive, et ce sans système de ventilation mécanique tel qu'il peut en exister dans les *reefer*. Ce type de

⁵⁶ Transport Information Service, The German Insurance Association (GDV), Ventilated Containers

conteneur permet à la fois à la cargaison de « respirer » et d'évacuer l'humidité émanant des fèves de cacao et ainsi empêcher l'apparition de condensation.

- 92. – Rareté.** – Malgré le grand bénéfice que confère l'utilisation d'un conteneur ventilé son parc est fortement restreint et son utilisation entraîne un surcoût de fret non négligeable facturé par les transporteurs. Comme l'indique Jean Charles Vincent : « *la gestion de ces modules spécifiques s'avère complexe et coûteuse pour les armements avec la nécessité fréquente de les réexpédier à vide vers les pays de l'hémisphère Sud ce qui génère une sur taxation du fret* »⁵⁷. L'expéditeur est alors placé face au dilemme du coût et du risque, et en dépit d'une bonne disponibilité de conteneurs *high ventilated* il n'aura d'autre solution que de charger le cacao dans des conteneurs *dry* au risque d'endommager les fèves. Il est important de noter à cet égard que le choix de l'expéditeur pourra être lourd de conséquences car il assumera les dommages causés à la marchandise en cas de mauvaise décision de sa part⁵⁸.
- 93.** Pour les experts cette situation constitue un contresens technique majeur qu'il conviendrait de rectifier, car dans les années 1980 et 1990 l'utilisation de ce type de conteneur pour le cacao et le café relevait tout simplement de la norme.
- 94. – Conteneurs *dry*.** – Les autres types de conteneurs comme les *reefer* ou les réfrigérés sont autant inadéquats. Dès lors par la force des choses, le transport maritime de cacao en fèves se retrouve dépendant du conteneur *dry*. Cette utilisation inappropriée revient à transporter une cargaison de pommes dans un conteneur *dry*, ces dernières diffusant de l'éthylène. Devant ce constat, les expéditeurs et transporteurs ont redoublé d'effort et ont ainsi mis au point de nouvelles innovations pour atténuer l'impact négatif du conteneur *dry*.
- 95. – Habillage du mode de charge.** – Deux procédés sont principalement utilisés dans le transport de cacao en sacs par conteneurs pour limiter les effets de l'humidité et la formation de condensation, il s'agit respectivement de l'habillage des conteneurs et les sachets dessiccants. Le premier de ces procédés est très fréquemment utilisé dans le transport de nombreuses marchandises. Dans certains cas la pose de bâches permet de les protéger simplement d'éléments extérieurs comme la poussière,

⁵⁷ Jean Charles Vincent, Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur, CDMT, 2007, p. 35

⁵⁸ CA Rouen, 12 février 2004, n° 02/01914

d'odeurs ou encore de l'oxydation. Dans d'autres cas, l'habillage se traduira par la pose de bardages en bois au sol et sur les côtés pour éviter les contacts directs entre la cargaison et les parois du conteneur. Ces traitements sont couramment utilisés, c'est pourquoi la FCC va même jusqu'à préconiser que tous les matériaux de bois utilisés à ces fins contiennent un taux maximum d'humidité de 12%, afin d'éviter l'apparition de condensation en rapport direct avec cet habillage⁵⁹.

96. – Ensachage. – Les sacs en jute dans lesquels sont emballées les fèves permettent aussi à leur échelle d'absorber légèrement l'humidité qui en émane, même si cette absorption reste superficielle. C'est la raison pour laquelle sont utilisés des habillages plus lourds qui demandent une meilleure préparation et entraînent des coûts supplémentaires non négligeables pour les exportateurs. Ceux-là sont néanmoins nécessaires pour limiter les dommages subis par le cacao en cours de transport, car leur objectif est d'absorber l'intégralité de l'humidité qui pourra se créer.

97. – Habillage de cartons. – Cet habillage spécifique est réalisé au moyen de cartons ondulés plutôt épais qui seront placés sur le plancher et les parois du conteneur. A ce propos la FCC recommande l'application de plusieurs couches ou bien l'utilisation de cartons ondulés à double épaisseur pour que la capacité d'absorption soit la plus efficace possible⁶⁰.

98. A l'inverse, il est déconseillé à l'expéditeur d'utiliser du papier *kraft*. Il arrive de rencontrer pour de nombreux chargements l'utilisation d'un tel papier, alors que sa capacité d'absorption est quasi-inexistante. La FCC a encore une fois prévu la chose et l'indique clairement dans ses guidelines : « *Kraft paper does not afford sufficient protection to goods and should not be used to line containers* »^{61,62}.

99. – Responsabilité de l'empotage. – Dans la mesure où ces règles relèvent aujourd'hui de la norme, les mauvais habillages peuvent faire pencher la

⁵⁹ Guidelines for shipment of cocoa beans in containers, Federation of Cocoa Commerce, 2016, p. 6

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Traduction libre : Le papier kraft n'apporte pas une protection suffisante de la marchandise et ne doit pas être utilisé pour habiller le conteneur

⁶² Guidelines for shipment of cocoa beans in containers, Federation of Cocoa Commerce, 2016, p. 7

responsabilité du dommage d'un côté ou de l'autre. Ainsi, le transporteur maritime chargé de l'emportage du conteneur par le *liner term* LCL (*Less than Container Load*) voit sa responsabilité engagée lorsqu'à cette fin il n'utilise pas un habillage correct compte tenu de la spécificité de la marchandise qu'il transporte et qu'un dommage survient⁶³. Il en va de même pour un chargeur qui commet la même imprudence, l'emportage inadéquat de la marchandise s'analysera alors en une faute du chargeur exonératoire pour le transporteur maritime⁶⁴.

100. – Solution innovante. – Depuis peu s'est également développé un nouveau type d'habillage permettant la mise sous vide des sacs de fèves dans le conteneur. Cette technique permet de limiter l'exposition du cacao à toute forme d'insectes et de nuisibles mais aussi d'empêcher l'apparition de condensation grâce à l'hermétisme du grand sac dans lequel il est placé. Elle pourrait s'avérer être une solution d'avenir en ce qu'elle permet de réduire en conséquence les dommages à l'arrivée. Mais le coût élevé qu'elle peut représenter à l'instar d'un habillage classique et le temps d'emportage qui se retrouve doublé pourra freiner quelques expéditeurs. Finalement, nous retiendrons qu'un habillage de qualité sera plus à même de faire décroître les dommages.

101. – Sachets déshydratants. – Une autre solution est également utilisée par les exportateurs pour limiter l'apparition de condensation en cours de voyage, il s'agit des sachets déshydratants dont l'utilisation doit être strictement conforme aux règles de la FCC. Les sachets déshydratants sont aujourd'hui des alliés de taille face au problème de l'humidité et sont utilisés dans de nombreux domaines dont notamment celui de l'alimentaire. Ils sont composés à base de plusieurs éléments chimiques, mais sont essentiellement faits à base de gel de silice⁶⁵ ou de chlorure de calcium⁶⁶. Il faut d'emblée écarter l'utilisation des sachets composés de gel de silice car ceux-là ne sont plus recommandés pour le transport de denrée alimentaire⁶⁷. Tout sachets déshydratants composé à 65% de chlorure de calcium, dès lors qu'il est exempt de substances nocives, est alors conseillé pour être ajouté à l'habillage intérieur du conteneur.

⁶³ CA Aix-en-Provence, 11 février 2016, n° 12/19996

⁶⁴ Lamy Transport, Tome 2, 566 – Empotage par le chargeur, 2021

⁶⁵ Le gel de silice est un adjuvant servant de support de réaction

⁶⁶ Le chlorure de calcium est un sel de calcium fabriqué à partir de carbonate de sodium

⁶⁷ Guidelines for shipment of cocoa beans in containers, Federation of Cocoa Commerce, 2016, p. 9

102. Leur taille et leur capacité d'absorption varient selon les marques que l'on rencontre sur le marché. Les experts recommandent de cette façon une capacité totale d'absorption de vingt litres pour un conteneur vingt pieds et du double pour un quarante pieds envoyé à destination de l'Europe. Lorsqu'ils ont pour destination l'Asie, la capacité doit monter à trente litres. Ils seront situés le long de la paroi haute du conteneur.

103. En résumé la combinaison de deux solutions que sont l'habillage intérieur du conteneur *dry* et le rajout de sachets déshydratants est une alternative convenable à l'utilisation du conteneur ventilé. La pratique montre que les chargements qui utilisent ces moyens minimisent les dommages et conservent tout au long du voyage la qualité de la fève. Mais là où ces solutions permettent d'éviter la condensation pendant une durée normale de transport, lorsque celui-ci s'éternise, elles n'auront plus l'efficacité nécessaire pour l'endiguer et ainsi apparaîtront des dommages. Toujours est-il, que la meilleure réponse aux risques existants reste leur prévention auprès des acteurs de la filière.

Section II - La minimisation des dommages par la prévention

104. Les exportateurs de cacao se doivent d'avoir une connaissance accrue du comportement de la fève dans son environnement pour en éviter la dégradation au cours de son déplacement. Nous avons précédemment recensé les principaux risques auxquels les fèves sont confrontées et les solutions que l'on peut apporter pour empêcher que des risques ne surviennent au cours de leur transport. C'est dans cette optique que la prévention joue ici un rôle essentiel en ce qu'elle influencera toute la chaîne logistique et non le seul transport.

105. - **Prévention du séchage.** - La prévention interviendra en premier lieu au départ avant le chargement de la marchandise sur le navire, c'est ici son axe d'action principal. Il est d'usage qu'après récolte les fèves soient regroupées pour être séchées de façon naturelle au soleil ou artificiellement dans de grands séchoirs mécaniques. Cette étape est certainement le pivot de l'évolution de la fève, car il permettra la réduction de sa teneur initiale en humidité, et nous l'avons évoqué ce

taux doit descendre en-dessous de 8% pour que le risque d'humidité soit le moins élevé possible. Ainsi, le séchage approprié des fèves constituera le point de départ de la prévention et tout producteur ou exportateur devra maximiser ce séchage même s'il peut durer un certain temps (entre dix et quinze jours). On estime qu'un séchage correct des fèves permet de réduire de moitié les dommages. Cette mesure s'inscrit notamment dans l'obligation pour le chargeur de délivrer au transporteur les marchandises en bonne disposition pour leur transport.

106. – Société de surveillance. – Des moyens sont aussi mis en œuvre pour contrôler les fèves dans le cadre du contrat de vente. Lorsqu'une vente est conclue les deux parties peuvent décider de la nomination d'une société de surveillance⁶⁸ qui effectuera un contrôle de qualité. Dans les limites de son mandat le surveillant sera chargé d'échantillonner les lots pour que l'acheteur puisse s'assurer de la qualité du cacao qu'il acquiert. Après l'arrivée et la vérification des marchandises au port de déchargement si un litige survient entre les parties, l'échantillon aura une fonction probatoire, à noter que tout litige fait l'objet d'une procédure d'arbitrage au sein même de la FCC⁶⁹. La nomination d'un surveillant est ainsi fortement conseillée pour préparer au mieux la marchandise mais aussi le conteneur au voyage, en tant que professionnel du secteur il en appliquera les bonnes pratiques. Le surveillant est en quelque sorte le maillon central de la chaîne de commercialisation du cacao.

107. Malgré tout, les parties ne sont pas obligées de nommer un surveillant pour leurs expéditions. De cette façon les connaissances et la prévention qu'il pourrait apporter constitueront un manque à gagner pour l'exportateur. Toujours est-il que la survenance de dommages au cours d'un transport maritime touche aussi bien les parties au contrat de vente et au contrat de transport, que les assureurs de la marchandise. C'est pourquoi la prévention s'effectue également, comme elle a toujours été faite, par le biais des assureurs et des courtiers en assurance.

108. – Prévention engagée par les assureurs. – La position d'intermédiaire occupé par le courtier lui confère l'avantage d'avoir une vue sur la sinistralité de leurs

⁶⁸ Régime de surveillance de la FCC, Modalités, conditions d'adhésion & Code d'usage pour les membres, Federation of Cocoa Commerce, 2020

⁶⁹ Règles Applicables aux Arbitrages/Appels, Federation of Cocoa Commerce, 2019, p. 9

assurés. Selon la cause du dommage, de sa fréquence, du lieu de sa survenance, le courtier pourra adapter et concentrer la prévention auprès des différents maillons de la chaîne. Dans ce but, il pourra mettre en place des plans de prévention par le biais des experts s'ajoutant ainsi aux pratiques de bases énoncées par le code CTU⁷⁰ (*Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units*). Les assureurs et courtiers font souvent référence à ce code dans leurs conditions générales obligeant ainsi les assurés à connaître et appliquer ses bonnes pratiques.

- 109.** Bien qu'il existe aujourd'hui de nombreux moyens de limiter les dommages liés au transport de cacao, et que des mesures de prévention solides soient de plus en plus fréquemment appliquées par l'ensemble des acteurs, le risque zéro n'existe pas. Le cacao continuera de subir des variations de température et de taux d'humidité importantes et des avaries demeureront à l'arrivée.
- 110.** Ce constat fait, pourquoi les compagnies maritimes continuent de transporter cette marchandise ? Car c'est bien ici, durant le transport que l'avarie se produit. Le transporteur prend donc sous sa garde une marchandise dont il sait que le risque est accru. Ainsi, et tout en prenant en compte ce qui a été abordé dans ce chapitre, nous nous pencherons ici sur la responsabilité du transporteur maritime dans le cadre du transport maritime de cacao.

⁷⁰ CTU Code, IMO/ILO/UNECE, 2014

CHAPITRE II - Quelle responsabilité du transporteur maritime dans le transport de cacao ?

111. Lorsqu'une marchandise est transportée, plus encore dans le cadre d'un voyage par voie maritime, la question de la responsabilité du transporteur se pose nécessairement. Toute l'importance de la question résidera dans le fait de savoir à qui incombe la responsabilité de l'arrivée d'une marchandise parti saine et sans réserve et qui arrive endommagée. Gardant que le transporteur ne peut ignorer le risque intrinsèque au produit.
112. Comme nous l'avons relevé antérieurement, de fèves de cacao qu'elles soient chargées sur des vraquiers ou des porte-conteneurs sera régit par les règles du contrat de transport maritime par le biais de l'émission d'un connaissement.
113. Aux termes de l'article L5422-12 du code des transports, le transporteur maritime voit sa responsabilité engagée de plein droit lorsque des avaries sont constatées au port d'arrivée, « *il suffit de songer que, par hypothèse, l'avarie subie par la marchandise est survenue entre la prise en charge et la livraison, c'est-à-dire généralement en mer* »⁷¹. Ce dernier pourra toutefois écarter sa responsabilité en soulevant l'implication d'un cas excepté dans la réalisation du dommage⁷². Ce régime légal que l'on rencontre pour tout contentieux de transport de marchandises ordinaires est le même pour le transport de cacao⁷³.
114. Dans la mesure où ce régime est applicable, la présomption de responsabilité du transporteur concède un temps d'avance au chargeur qui n'aura pas de preuves spécifiques à soulever. Mais nous le verrons la réponse que peut invoquer le transporteur par le truchement d'un cas excepté annihile toutes les revendications des ayants-droits marchandises dans le cadre du transport maritime de cacao (Section I).

⁷¹ Transport maritimes, Gaël Piette, Rép. Com., Dalloz, 2018

⁷² Article L5422-12 du code des transports

⁷³ Exception faite à l'affrètement où la liberté contractuelle prime, mais cette hypothèse reste néanmoins résiduelle

115. De ce fait, il nous faudra dans un second temps aborder les alternatives susceptibles de permettre tout de même l'engagement de la responsabilité du transporteur (**Section II**).

Section I - La quasi-absence de recours en matière de transport maritime de cacao : vice-propre, nuance et jurisprudence

116. – **Présomption de responsabilité du transporteur maritime.** – Nous l'avons dit le transporteur maritime est présumé responsable des dommages causés à la marchandise au cours du voyage maritime à moins qu'il n'invoque un cas excepté pour écarter celle-ci. Réaffirmons également que le risque auquel le cacao est le plus confronté est la condensation qui apparaît en cours de transport. Le responsable du dommage paraît alors tout indiqué en la personne du transporteur.

117. – **Cas exceptés : vice-propre de la marchandise.** – Néanmoins la réalité du contentieux du transport maritime de cacao n'est pas la même, dès lors que le transporteur dispose de la possibilité d'invoquer un cas excepté : le vice propre de la marchandise. A la lumière de la jurisprudence rendue en la matière⁷⁴, il est nettement affirmé que la condensation liée à l'hygrométrie particulière de la fève de cacao entraîne la qualification de vice propre.

118. Si l'on s'en tient à la définition du Professeur Cornu, le vice propre correspond à la « *défectuosité inhérente à la chose même* »⁷⁵. On assimile ainsi sa teneur en humidité à une défectuosité de cette dernière, alors qu'il s'agit simplement de sa nature et non d'un réel vice duquel elle pourrait être affectée.

119. C'est pourquoi le cas excepté du §5 de l'article L5422-12 du code des transports a été défini en matière de transport par la Cour de cassation comme la « *propension de la marchandise à se détériorer sous l'effet d'un transport (...) effectué dans des*

⁷⁴ CA Paris 5^{ème} ch. B, 22 juin 2006, DMF n°12, 1^{er} juin 2008 ; CA Paris, 3 novembre 1987, DMF 1988 p. 409 ; CA Paris 5^{ème} ch. A, 28 mars 2001, BTL n° 2908, 24 septembre 2001 entre autres

⁷⁵ Vocabulaire juridique, G. Cornu, 11^{ème} édition, PUF, 2016, p. 1073

conditions normales compte tenu des circonstances »⁷⁶. Cette définition proposée par la Cour permet alors de faire rentrer dans son champ toutes sortes de situations tel que des « *bananes chargées en état de maturité trop avancée, céréales chargées trop humides* »⁷⁷, car il serait invraisemblable que le transporteur puisse être tenu d'un dommage lié à l'évolution normale d'un aliment périssable.

120. En quelques mots, le Professeur Bonassies exprime parfaitement le concept du vice propre qui dans les faits confine à la nature même de la marchandise, et écrit que « *la notion de nature propre traduit l'idée que certaines marchandises, encore que non affectées d'un vice ou défaut, sont, du fait même de leur nature, particulièrement exposées aux risques qui naissent d'un transport maritime, même exécuté d'une manière appropriée* », et continue en affirmant qu' « *il y a assez peu d'exemples de cas excepté de nature propre dans la jurisprudence française* », puis confie que l' « *on peut toutefois citer le café, dont « l'humidité est une tare résultant de sa nature* » »⁷⁸.
121. On ne saurait mieux expliquer le transport maritime de cacao du point de vue de la responsabilité du transporteur qu'en retranscrivant ces lignes.
122. En résumé, la manière dont sont rédigés les textes et dont la jurisprudence les interprète ne permet pas au chargeur victime d'une avarie par condensation de se retourner contre son transporteur, celui-ci invoquant systématiquement un vice propre inhérent à la nature du cacao. Cette situation est malheureusement dans bien des cas la réalité du contentieux du maritime de cette denrée.
123. – **Vice-propre et buée de cale.** – Pour ce qui concerne la buée de cale, son origine permettra de déterminer si elle doit s'apparenter ou non à un « *prolongement du vice propre de la marchandise* »⁷⁹. Tandis que parfois elle émanera d'un défaut de soin du transporteur ou bien d'un évènement de mer, elle aura pour incidence de faire pencher la balance de la responsabilité d'un côté ou de l'autre. Le professeur Tetley, lui, penche néanmoins pour sa qualification en fait non imputable au transporteur :

⁷⁶ Cass. Com., 9 juillet 1996, n° 94-19.896

⁷⁷ Traité de droit maritime, P. Bonassies et C. Scapel, 3^{ème} édition, LGDJ, 2016, p. 832

⁷⁸ *Ibid.* p. 833

⁷⁹ Lamy Transport, Tome 2, 713 – Buée de cale, 2021

« Inherent vice should not be used in reference to sweat, where the damp atmosphere to be met is known and be countered for the most part by proper ventilation. Rather, sweat should be considered under the (q) exception »⁸⁰⁸¹.

124. Quoiqu'il en soit, la buée de cale en matière de cacao aura très certainement pour conséquence l'exonération du transporteur, ce dernier pouvant invoquer un évènement de mer ou un fait non imputable à sa personne. De manière générale il lui suffira de démontrer le vice propre de la marchandise qui aura été à l'origine de la formation de la buée.

125. - Une solution rationnelle. - Ainsi qu'il s'agisse de condensation liée à l'hygrométrie des fèves ou à la buée de cale, quelle qu'en soit sa cause, le transporteur invoquera le vice propre de la marchandise pour s'exonérer de sa responsabilité lorsqu'un dommage consécutif à de tels risques surviendront. Et même si cette solution paraît désavantageuse pour l'exportateur de cacao qui supportera alors l'entier risque du voyage maritime, elle reste des plus sensée, eu égard à l'impossibilité du transporteur maritime d'influer sur la nature propre d'une marchandise, parce qu'il ne doit pas être tenu pour responsable d'un fait dont il n'est pas à l'origine. Par conséquent, il reviendra au chargeur de correctement préparer et empoter sa cargaison selon les règles connues du marché s'il veut diminuer ou empêcher l'apparition de condensation au cours d'un transport effectué dans des conditions normales.

126. - Preuve du vice-propre de la marchandise. - Au-delà de la possibilité pour le transporteur d'invoquer le cas excepté du vice propre de la marchandise, il lui faudra encore le prouver, parfois difficilement, car *« ce cas excepté est l'un des plus difficiles à apprécier »*⁸². Le régime de cette preuve permet néanmoins qu'elle s'effectue par tous moyens. Dans ce cas le transporteur ne manquera pas de s'appuyer sur les certificats émis au départ, et démontrera la corrélation entre la formation de condensation et la teneur en humidité anormale de la fève. De la sorte, le lien de causalité entre le dommage par mouille, la condensation et l'hygrométrie

⁸⁰ Traduction libre : Le vice propre ne devrait pas être utilisé en référence à la buée de la cale, lorsque l'atmosphère humide que l'on rencontre est connue et peut être contré en grande partie par une ventilation adéquate. La buée de cale doit plutôt être considérée comme relevant de l'exception (q).

⁸¹ Marine Cargo Claims, vol.2, Fourth Edition, Thomson Carswell, W. Tetley, 2008, p. 2238

⁸² DMF Hors-Série n°13, juin 2009, p. 79

particulière de la fève ne sera pas difficile à mettre en évidence pour le transporteur voulant s'exonérer.

127. – Réserves du transporteur et preuve du vice-propre. – Concernant le régime de preuve du vice propre, on pourrait penser que pour de telles marchandises, le transporteur doit émettre des réserves dès le départ afin qu'il puisse prouver l'existence d'un vice préalable. Leur absence entraînant par conséquent l'impossibilité pour lui d'invoquer un tel cas excepté. Mais l'absence de réserves du transporteur n'aura pas d'incidence sur la preuve du vice propre qui pourra quand même s'établir⁸³, car c'est avant tout « *au chargeur qu'il appartient de connaître la nature de sa marchandise, et, par-là, sa fragilité particulière au transport maritime* »⁸⁴. En somme, le transporteur disposera toujours de la faculté de prouver l'existence d'un vice propre et ne sera pas pénalisé par l'absence de prise de réserves de sa part.

128. En outre, une affaire récente rendue par la Cour Suprême de Grande Bretagne⁸⁵ est venue étendre le champ de la preuve que doit apporter un transporteur lorsqu'il invoque le cas excepté du vice propre de la marchandise. La solution qu'elle dicte est d'autant plus importante que la jurisprudence anglaise dispose d'un rayonnement international.

129. – Etendue de la preuve à apporter. – L'affaire Volcafé énonce de cette façon que le transporteur maritime qui démontre que c'est bien le vice propre qui est à l'origine du dommage subi par la marchandise devra au surplus prouver qu'il n'a commis aucune faute. En temps normal, lorsque le transporteur élude sa responsabilité au moyen d'un cas excepté, la charge de la preuve est ensuite transmise au chargeur qui aura la possibilité d'y faire opposition en montrant la faute du transporteur. C'est précisément sur ce point-là que l'arrêt apporte la nouveauté et renverse totalement l'ancienne logique en durcissant les obligations du transporteur sur l'étendue de la preuve qu'il devra verser au débat.

⁸³ Cass. Com., 16 février 1988, n°86-14.640

⁸⁴ Traité de droit maritime, P. Bonassies et C. Scapel, 3^{ème} édition, LGDJ, 2016, p. 835

⁸⁵ Cour Suprême de Grande Bretagne, 5 décembre 2018, Volcafé v. CSAV, Gazette CAMP, n°49, DMF n°810, 148, obs. Bonassies

130. Cette nouvelle solution qui selon la doctrine ne peut « *qu'accueillir l'approbation des juristes français* »⁸⁶ s'analyse comme un avantage pour le chargeur dans le cadre d'un contentieux, car en l'absence de preuve de sa non-faute le transporteur pourra voir le bénéfice du cas excepté s'écrouler et le rendre responsable des dommages subis par la marchandise.
131. – **Limite.** – Néanmoins, il reste que cette décision voit sa portée limitée par les faits de l'espèce. En effet, le connaissement était soumis au *liner term* LCL/FCL faisant ainsi reposer sur le transporteur la responsabilité contractuelle de la préparation et de l'empotage des conteneurs. Il ne paraît par conséquent pas possible d'étendre cette solution à un contrat soumis au terme FCL, pour lequel, le transporteur n'aura qu'à simplement prouver l'existence d'un vice-propre de la marchandise.
132. – **Nuance.** – Bien que souvent la condensation provoquée en cours de transport soit qualifiée de vice propre lors du contentieux, il est important de ne pas généraliser la solution. Nous l'avons vu notamment par le régime de sa preuve qui peut amener quelques difficultés et limiter l'exonération. De la même manière, la tendance croissante des juridictions à être sévères envers les transporteurs ne leur facilitent pas la tâche. C'est ainsi qu'apparaissent des cas où le transporteur maritime pourra voir sa responsabilité engagée, la défense du vice propre de la marchandise n'étant pas suffisante.

Section II - Les alternatives envisageables à l'engagement de la responsabilité du transporteur maritime

133. – **Faute du transporteur maritime.** – La généralisation de la qualification de vice propre de la marchandise dont la condensation fait l'objet doit toutefois être tempérée. Il est de nombreux cas, et la jurisprudence le démontre, où le transporteur peut être responsable des dommages liés à la condensation. Cela s'explique en grande partie par le fait que le vice propre ne l'emporte jamais face à la faute du

⁸⁶ C'est au transporteur qui invoque le vice propre de la marchandise de prouver qu'il n'a commis aucune faute, DMF n° 810, obs. Bonassies, 1^{er} février 2019

transporteur qui peut être caractérisée de bien des façons si l'on en croît les juges. « *La partie de ping pong qui caractérise le régime de la responsabilité du transporteur sera ainsi relancée* »⁸⁷.

134. Un arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 21 septembre 2011⁸⁸ illustre tout à fait bien cette question. Ici, le transporteur maritime a été tenu pour responsable de l'avarie par mouille subie par les sacs de fèves de cacao, les juges lui opposant un manquement à son obligation de soin qu'il doit apporter à la marchandise. Dans les faits, la faute qu'a commis le transporteur est liée au défaut d'aération et de ventilation des cales du navire qui a eu pour conséquence la formation de condensation. Ainsi, aux termes de l'article 3-2 de la convention de Bruxelles, le transporteur n'a pas « *procédé de façon appropriée et soigneuse (...) au transport (...) et aux soins des marchandises transportées* ».

135. Finalement peu importe l'existence d'un vice propre de la marchandise, si le transporteur commet une faute la responsabilité pleine et entière du dommage lui reviendra. L'idée se retrouve d'ailleurs aussi bien dans le droit international que dans le droit français.

136. - Droit international et français. - Pour ce qui se cantonne à la convention de Bruxelles, le Professeur Tetley indique que *"If, however, the true cause of the loss or damage is proven to be a failure of the carrier to exercise due diligence in respect of the seaworthiness of the vessel before or at the commencement of the voyage, as required by art. 3(1), the carrier, having failed to comply with that overriding obligation, is liable for the resulting cargo loss or damage, notwithstanding the inherent vice"*⁸⁹. Quant au droit français, le dernier alinéa de l'article L5422-12 du code des transports énonce que « *le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés* ».

⁸⁷ DMF supplément n°23, 1^{er} juin 2019

⁸⁸ CA Rouen, 21 septembre 2011, n°07/01437, Mitsui Osk Lines Ltd. c/ Belmarine, BTL 2011, p. 639

⁸⁹ Traduction libre : Si, toutefois, il est prouvé que la véritable cause de la perte ou du dommage est un manquement du transporteur à l'obligation de faire diligence concernant la mise en état de navigabilité du navire avant ou au début de du voyage, comme l'exige l'article 3(1), alors le transporteur ayant manqué à cette obligation impérieuse, est responsable de la perte ou du dommage de la cargaison qui en résulte, nonobstant le vice-propre.

⁹⁰ Marine Cargo Claims, vol.2, Fourth Edition, Thomson Carswell, W. Tetley, 2008

137. Partant de ce constat, les alternatives que nous pourrions proposer découleront de la faute du transporteur.

138. - **Absence de diligence du transporteur maritime.** - Dans ce but, une première faute récurrente du transporteur peut être soulevée par les ayants-droits marchandises. Il s'agit de l'obligation établie par l'article L5422-6 du code des transports et l'article 3-1 de la convention de Bruxelles qui pose l'obligation pour le transporteur « *faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité* »⁹¹. L'obligation dépeinte s'entend aussi bien dans le contexte nautique du navire que son contexte commercial. Ainsi comme nous l'avons vu dans l'arrêt cité précédemment, un défaut de ventilation des cales du navire suffit pour qualifier la faute.

139. - **Soins apportés à la marchandise par le transporteur.** - D'autre part, l'obligation de diligence pour la mise en état de navigabilité du navire doit se rapprocher de celle de l'article 3-2 de la convention de Bruxelles, indiquant que le transporteur doit apporter les soins appropriés aux marchandises en cours de transport. Sur cet autre fondement, le transporteur pourra voir une faute être caractérisée⁹².

140. Il faut quand même préciser que le défaut de ventilation est une des fautes que commet le plus souvent le transporteur maritime. Néanmoins, elle pourra être soulevée uniquement pour les chargements de sacs en vrac placés dans des cales de navires qui disposent des moyens d'aération et de ventilation. A l'inverse pour un chargement en conteneur, les ayants-droits marchandises ne pourraient arguer d'un défaut de ventilation de ce dernier, sous prétexte qu'il lui appartient d'empoter convenablement sa marchandise afin de limiter les risques.

141. - **Fourniture de conteneur par le transporteur maritime.** - Toutefois, pour un chargement en conteneur, les ayant-droits marchandises auront la possibilité de rapporter la faute du transporteur par un autre moyen, la défectuosité du conteneur

⁹¹ Transport maritimes, Gaël Piette, Rép. Com., Dalloz, 2018

⁹² CA Versailles, 8 mars 2005, n° 03/02198, Groupama Transports et a. c/ Esco Estonian Shipping, BTL 2005, p.389

fourni. De sorte que si une anomalie est constatée sur le conteneur fourni par le transporteur, « *faute de diligence élémentaires* »⁹³, il sera tenu pour responsable de l'avarie. De nombreuses déficiences comme des défauts dans le système de ventilation, ou des trous, peuvent être mis sur le compte du transporteur attendu qu'il a « *l'obligation de fournir un matériel en bon état d'utilisation afin que la marchandise puisse être livrée dans le même état que lors de sa prise en charge* »⁹⁴.

142. – Faute contractuelle. – Non moins que les textes permettent de déterminer la faute du transporteur par le manquement à ses obligations légales, les termes contractuels d'un connaissement peuvent de la même manière, par leur méconnaissance, caractériser une faute.

143. Cela s'explique principalement par les *liner terms* du contrat de transport qui déterminent certaines des obligations des parties. Ici, celle de l'empotage nous intéresse. Tandis que le terme FCL prévoit que le chargeur empotera sa marchandise dans le conteneur et la remettra *fully load* au transporteur, le terme LCL transmet au transporteur cette charge. Par conséquent la responsabilité d'un mauvais empotage incombera ainsi à l'un ou l'autre au gré du terme choisi.

144. Pour éclaircir la question, il nous faut citer la décision de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 11 février 2016⁹⁵ qui a eu l'occasion de se prononcer sur ce sujet pour une cargaison de café. En l'espèce, les termes LCL/FCL avaient été prévus au contrat, de telle sorte que le transporteur maritime avait la charge de l'empotage. Non seulement une avarie par mouille ayant pour origine un excès d'humidité fut constatée au dépotage par le réceptionnaire, mais l'avarie fut en outre aggravée par l'utilisation de conteneurs *dry* et l'insuffisance de leur habillage intérieur.

145. La Cour conclut ainsi, au vu des éléments et surtout du *liner term*, que « *la société CMA CGM n'a pas apporté les soins requis à la cargaison compte tenu des circonstances climatiques et de la spécificité de la marchandise, en omettant d'empoter la marchandise dans des conteneurs ventilés et/ou en renforçant la protection par papier*

⁹³ Cass. Com., 4 janvier 2005, n° 03-16.237, BTL 2005, p. 49

⁹⁴ CA Aix-en-Provence, 18 juillet 2013, DMF n° 754, 1^{er} janvier 2014, obs. Humann, Jcl. Transp., 3, 2013, Fasc. 975, n° 51 et s.

⁹⁵ CA Aix-en-Provence, 11 février 2016, n° 12/19996

kraft, et en laissant les conteneurs en stationnement sur le port de Hambourg pendant une huitaine de jours ».

146. La solution est ici explicite, en ce sens que les termes du contrat auxquels se soumettent les parties les rendent responsables d'une mauvaise exécution de leur part. Ceci explique aussi que de moins en moins de transporteurs acheminent le cacao sous le terme LCL, car la spécificité que demande sa préparation au transport entraîne un trop grand risque pour sa responsabilité.
147. – **Contrat de transport et contrat de fourniture d'un habillage.** – Au-delà des termes contractuels permettant d'engager la responsabilité du transporteur, il est une question importante par son actualité, qui n'a pas encore été tranché par les juridictions françaises. Très souvent lorsque le transporteur fournit un conteneur au chargeur, c'est lui-même qui fournit un habillage supplémentaire au travers (ou non) d'un contrat de fourniture, distinct du contrat de transport. Or, si le contrat de transport mentionne le terme FCL mais que le transporteur a quand même fourni un habillage, et que des dommages surviennent, est-il responsable de ces derniers ?
148. La question mérite d'être posée. Notamment au regard de la solution de principe affirmant que la fourniture d'un conteneur dans le cadre d'un transport maritime est, en l'absence de convention distincte, un accessoire de celui-ci et relève ainsi de son régime⁹⁶. Le point névralgique de la question repose alors sur le point de savoir si un contrat distinct a été passé en vue de la fourniture d'un habillage, auquel cas, le transporteur ne pourra être tenu pour responsable des dommages sur le fondement du contrat de transport.
149. Toutefois, si le conteneur est fourni sans convention distincte, et que l'habillage fait lui l'objet d'un contrat à part, l'interrogation demeure. L'habillage ne doit-il pas être considéré comme un accessoire du conteneur ? En ce sens la jurisprudence n'a pas encore donné de réponse, mais peut-être sera-t-elle à même de se prononcer là-dessus prochainement. Selon nous le transporteur doit pouvoir être tenu pour responsable de la fourniture d'un habillage défectueux, car cette fourniture d'un élément accessoire au conteneur relève de l'économie générale du contrat de transport et doit ainsi en suivre le régime.

⁹⁶ CA Rouen, 19 mai 2008, DMF 2009, 245, obs. Humann ; Cass. Com., 3 décembre 2013, n°12-22.093, DMF 2014, obs. Piette ; Cass. Com., 30 juin 2015, n°13-27.064, DMF 2015, 700. Droit maritime, P. Delebecque, Dalloz, 2020, p.586

- 150. – Retard.** – En dehors de ces hypothèses, il faut évoquer le retard qui doit être traité avec autant d'intérêt, entre-autres parce qu'il se fonde sur un manquement du transporteur mais aussi parce que la tendance est au rallongement des acheminements maritimes.
- 151.** Le cacao étant une marchandise très sensible lorsqu'elle est transportée, plus le temps de voyage est allongé, plus les dommages auront de chance de survenir et de s'aggraver. Même si les fèves sont préparées et empotées de façon appropriée dans le moyen de charge, l'effet d'un long voyage entraînera toujours des conséquences désastreuses. Néanmoins le particularisme du milieu maritime rend difficile la qualification du retard fautif car elle doit s'adapter au cas d'espèce.
- 152.** Le retard renvoi à l'obligation de l'article 3-2 de la convention de Bruxelles et de l'article L5422-6 du code des transports. Dès lors que le transporteur et le chargeur ne conviennent pas d'un délai, l'appréciation de la faute s'imposera. On considère, pour le cacao que le délai d'acheminement normal entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe du Nord est en moyenne d'une vingtaine de jours et à destination de l'Asie en moyenne d'un mois. A noter que ces délais sont calculés net de transbordement et qu'ils peuvent être très fréquents notamment à destination de l'Asie.
- 153. – Caractérisation du retard.** – Afin de requalifier un délai d'acheminement long en retard, il faudrait en pratique que le voyage soit deux fois plus long que la normale. La jurisprudence dans ce domaine varie selon les conditions du trajet mais aussi des marchandises, conséquemment un dépassement de cinq jours par rapport au délai moyen d'un voyage n'est pas considéré comme un retard⁹⁷.
- 154.** Néanmoins, une jurisprudence⁹⁸ pourrait être retenue en faveur des chargeurs dans le cadre du transport de cacao, celle-ci portant cependant sur un transport de bananes. La Cour estime ici qu'un dépassement de six jours du délai moyen entre Abidjan et Le Havre, entrecoupé par des transbordements successifs en Espagne et aux Pays-Bas alors que le trajet doit en principe être direct pour ce type de marchandise, entraîne la qualification de retard et engage la responsabilité du transporteur maritime pour les dommages qu'ont subis les marchandises.

⁹⁷ CA Aix-en-Provence, 10 janvier 1992, n° 90/7379, Lamy Transport, Tome 2, 719 – Appréciation du retard, 2021

⁹⁸ CA Rouen, 13 mai 2004, n° 00/01377, Axa et a. c/ Maersk Line, BTL 2004, p. 392

155. Cette alternative à l'engagement de la responsabilité du transporteur paraît des plus fondées, le transport maritime de cacao étant souvent confronté à des *transit time* longs et excessifs. Ainsi la responsabilité du transporteur maritime sur le fondement du retard permettrait aux ayants-droits marchandises d'obtenir réparation, et/ou au moins obtenir un partage de responsabilité consécutivement à l'aggravation du dommage qu'elle engendre.
156. – **Retard et Convention d'Hambourg.** – Depuis l'apparition de la convention de Hambourg de 1978 et des Règles de Rotterdam, si tant est que cette dernière entre un jour en vigueur, le retard a été défini plus précisément, à tel point que l'on est en droit de se poser la question du retard pour un transport de cacao soumis à ces conventions. L'article 5-2 de Hambourg définissant expressément le retard, sans toutefois trop en dire, permet selon nous d'ouvrir une brèche à une plus grande facilité d'engagement de la responsabilité du transporteur.
157. En fin de compte, nous avons pu décrire au long de cette section un panel de fautes fréquentes qui peuvent être opposées au transporteur maritime invoquant un vice propre de la marchandise. Mais encore faut-il qu'il commette une faute ! auquel cas les ayants-droits marchandises se retrouveront simplement dans la situation précédente, face au mur protecteur du régime de responsabilité du transporteur.
158. Nous avons pu démontrer au long de cette première partie que la fève de cacao est une denrée délicate du fait de sa forte concentration en humidité, et qu'en conséquence son transport par voie maritime décuple son risque de dégradation. Malgré l'existence de cette difficulté, les professionnels de la filière cacao sont en grande partie informés des conséquences indésirables d'un mauvais transport des fèves, et c'est en ce sens que se sont développées aujourd'hui des solutions techniques qui permettent de limiter l'apparition de dommage en cours de transport.
159. Nous avons également pu voir que sur le terrain de la responsabilité, la condensation émanant des fèves s'analysait en un vice propre. Que par conséquent le transporteur pouvait dans la plupart des cas s'exonérer de sa responsabilité, sauf lorsqu'il commet une faute.
160. Le constat est alors mitigé pour les exportateurs de cacao qui devront conjuguer entre l'omniprésence d'un risque inhérent à la nature même de la marchandise qu'ils transportent et la quasi-absence de recours dont ils disposent à l'encontre du

transporteur maritime, qui dans tous les cas n'aurait peut-être pas couvert leur perte.

- 161.** Ainsi se souscrit l'assurance maritime sur faculté, qui permet de contourner ces difficultés et de sécuriser le risque de ce marché.

PARTIE II - L'INTEGRATION DES RISQUES DANS LES POLICES D'ASSURANCE

« Les marchandises qu'un négociant expédie par voie de mer sont exposées, soit à périr en totalité dans le cours du voyage, soit à n'arriver au lieu de leur destination qu'après avoir subi une diminution de quantité, soit enfin à n'atteindre ce lieu que dans un état de détérioration »⁹⁹.

- 162.** Comme l'écrivait déjà Jules Delaborde au XIX^{ème} siècle, les répercussions d'un transport maritime sur les marchandises nous montre à quel point la couverture des risques apparaît indispensable pour les opérateurs du commerce international. Ces risques pouvant être de deux ordres. D'abord, les risques de mer provenant du danger inhérent au milieu aquatique, puis, les risques particuliers liés à la nature même de la marchandise. Partant, il conviendra d'analyser la prise en compte des risques encourus par le cacao au regard la réglementation de l'assurance maritime sur facultés (**Titre I**).
- 163.** S'il est vrai que la couverture des avaries particulières par les compagnies d'assurance ne supprime pas l'aléa, lorsque celui-ci se produira il sera nécessaire de mettre en œuvre des procédures spécifiques qu'il conviendra de détailler ci-après (**Titre II**).

⁹⁹ Traité de avaries particulières sur marchandises, dans leurs rapports avec le contrat d'assurance maritime, 2^{ème} édition, Jules Delaborde, Libraire du commerce, 1838

TITRE I - L'ANALYSE DU RISQUE A LA LUMIERE DE L'ASSURANCE MARITIME FACULTES

164. L'assurance maritime, a connu il y a maintenant deux siècles l'apparition des contrats types, d'abord restreints géographiquement aux différentes places d'assurances locales, ils sont aujourd'hui utilisés partout dans le monde. Leur mise en place est liée aux places historiques de l'assurance maritime : Londres d'abord avec les Lloyd's, Paris qui est la place de l'assurance française dite continentale qui historiquement a une approche plus souple des questions de couvertures et un fonctionnement moins rigide que Londres, et Anvers, place historique du transport qui connaît encore aujourd'hui ses propres règles. S'en sont suivi trois corps principaux de conditions générales : les conditions générales anglaises, les ICC, et les conditions générales françaises et belges
165. Leur développement a ainsi permis d'établir une couverture générale formant la base du contrat d'assurance maritime sur facultés qui fera l'objet du premier de notre étude (**Chapitre I**).
166. Au-delà du général, il est évident que le point cardinal de l'assurance maritime sur facultés repose sur la connaissance des aléas spécifiques que sera amené à connaître la marchandise, en l'espèce, le cacao. Le second temps de cette étude portera sur l'adaptation de la couverture aux besoins des opérateurs par le biais des conditions particulières (**Chapitre II**).

CHAPITRE I – L'insuffisante couverture des conditions générales d'assurances maritimes sur facultés

167. L'assurance maritime sur marchandises transportées ne fait à cet égard l'objet d'aucune obligation, si bien que la liberté contractuelle gouverne la matière. Pourtant, nous verrons qu'il est de nombreux cas où la pratique du commerce international est venue imposer à ses opérateurs la couverture de leur risque transport (**section I**).

168. Quoiqu'il en soit l'assurance est très fréquente pour le transport de cacao par voie maritime. Ainsi, nous étudierons l'inadéquation des polices types élaborées par la pratique avec les risques qu'encourt le cacao durant son transport (**section II**).

Section I - L'exigence d'une couverture assurantielle maximale

169. – **Absence d'obligation d'assurance.** – Le droit français ne prévoit que très peu d'obligations d'assurance. L'assurance des marchandises transportées par terre, air ou mer, ne fait l'objet d'aucune obligation. Il revient ainsi à chaque particulier ou professionnel de s'assurer contre les risques pour lesquels il souhaite être couvert.

170. Du fait de leur nature et tous les aléas qu'elle engendrent, il semble nécessaire d'assurer les cargaisons de fèves de cacao, car les conséquences de l'arrivée d'un chargement avarié sont nombreuses. Il faut citer premièrement le préjudice consécutif à la baisse de la qualité des fèves, mais aussi deuxièmement l'ensemble des frais qui seront engagés en vue d'atténuer le dommage (avaries frais).

171. – **Assurance et contrat de vente.** – Pour éviter ces désagréments, des pratiques commerciales spécifiques ont été développées au sein des institutions, et ce notamment par la FCC. La Fédération, au moyen de recommandations concernant l'utilisation des différents incoterms auxquels pourra être soumis le contrat et prévoyant ou non la prise d'assurance sur la marchandise, posera des conditions qui administreront ce dernier¹⁰⁰.

172. C'est avant tout par l'emploi des incoterms dans les ventes internationales que la question de l'assurance sera réglée. Dès lors que la vente sera conclue CIF, le vendeur devra impérativement conclure un contrat d'assurance. La FCC exigera au surplus que le contrat ressorte des polices types anglaise¹⁰¹ et française dites tous risques. Cela s'explique par la volonté de la FCC d'instaurer une harmonie contractuelle et de protéger au maximum à la fois les intérêts des vendeurs comme des acheteurs.

¹⁰⁰ Règles du Contrat pour le Cacao en Fèves, Federation of Cocoa Commerce, 2019, p. 20

¹⁰¹ Institute Commodity Trade Clause (A)

173. On pourrait d'ailleurs penser que la FCC n'apporte rien de plus que les règles déjà posées par la Chambre de Commerce Internationale via l'incoterm CIF, celui-ci prévoyant depuis 2020 l'obligation de prendre une couverture maximale « tous risques ».

Une réserve à apporter, par « tous risques », il faut entendre que tout est couvert sauf les exceptions. S'agissant de conditions générales, ces exceptions ne sont pas toujours adaptées au transport de marchandise de nature particulière telles que le cacao.

174. – **Apport de la FCC en matière d'assurance.** – Et pour aller plus loin, l'obligation de la FCC prévoit que l'assurance devra être souscrite sans franchise, pour qu'un dommage si négligeable soit-il, puisse être couvert comme c'est souvent le cas en matière de transport de cacao, suite aux multiples opérations de minimisation des dommages. D'autre part, il appartiendra au preneur d'assurance d'assurer les risques expressément exclus par l'article L172-16 du code des assurances au moyen des polices types anglaises *Institute War Clauses* et *Institute Strike Clauses*, ou par la police type française contre le risque de guerres, de terrorisme et de grève.

175. Enfin, le contrat devra être conclu auprès d'une compagnie répondant au standard de solvabilité BBB¹⁰². Là encore, la protection des intérêts en présence passe au premier plan empêchant celui qui souscrit de contracter avec des compagnies de second plan, présentant un risque d'insolvabilité.

176. – **Assurance et incoterms C&F et CPT.** – Bien évidemment, lorsque le contrat de vente n'est pas soumis à l'incoterm CIF, le vendeur n'est pas tenu de souscrire une assurance. C'est là qu'une spécificité mise en place par la FCC entre en jeu. Elle prévoit spécialement que pour une vente C&F ou CPT, l'acheteur doit obligatoirement se prévaloir d'une assurance selon les conditions précitées¹⁰³. En résumé, en suivant les prescriptions de la Fédération, les cargaisons de cacao seront assurées d'une façon ou d'une d'autre.

¹⁰² https://fr.wikipedia.org/wiki/Notation_financi%C3%A8re

¹⁰³ Règles du contrat pour l'embarquement des produits dérivés du cacao sous forme solide en conteneurs aux conditions C&F, CAF, CPT ou CIP, Federation of Cocoa Commerce, 2019

177. Pour conclure sur ce sujet nous noterons donc que la FCC laisse peu de place pour un transport de cacao non assuré, faisant reposer la charge de l'assurance sur le vendeur ou l'acheteur en fonction des contrats.
178. - **Exclusion de garantie.** - Au demeurant, la FCC sollicite de la part des cocontractants de souscrire une garantie très poussée des risques. Elle se limite cependant à l'énumération de règles élémentaires ne portant pas sur le fond de la couverture. Même si elle requière la souscription d'assurances « tous risques », nombre de ceux-là pourraient ne pas être couverts au regard des exclusions posées par les polices types.
179. - **Risque de fonte.** - On pourra toutefois citer une exception. Celle-ci est tirée de l'article 16.1.1 des règles pour le contrat de vente de produits dérivés du cacao, qui prévoit que « *L'assurance relative à tous les contrats concernant les produits dérivés de cacao doit couvrir le risque de fonte qu'elle qu'en soit la cause et qu'elle qu'en soit l'origine* ». La Fonte étant le *nemesis* du beurre et de la pâte de cacao mais aussi du chocolat, la précision se comprend, car il serait inconcevable de prendre une assurance ne couvrant pas un risque aussi primaire pour ce type de denrée.
180. En ce sens la Fédération appelle les parties à être vigilantes dans la conclusion de leur couverture et les pousse à renforcer les conditions particulières de ces dernières. Mais nous verrons par la suite que si elle manifeste cette vigilance pour les produits dérivés du cacao, malheureusement elle n'en fait pas de même pour le risque, pourtant élémentaire, qu'est la condensation pour la fève.

Section II - L'inadéquation des polices types facultés au transport maritime de cacao

181. Pour mener cette étude, nous prendrons comme support les conditions générales françaises, utilisées majoritairement sur les transport Afrique/Europe.

182. – **Raison d'être des polices types.** – L'essence du contrat type repose sur le fait que *« le contrat d'assurance comporte un certain nombre de règles à peu près immuables qui doivent échapper aux discussions des parties contractantes ; il y a intérêt à ce que chaque règle, bien entendues, bien connues, soient constatées dans des clauses claires et précises qui constitueront le fond de chaque contrat »*¹⁰⁴.

183. Selon la formule de Pierre Lureau, il faut sous-entendre que la police type peut, sans ajout de conditions ou de dispositions supplémentaires, se suffire à elle-même. Il est ainsi tout à fait possible de souscrire une assurance maritime sur facultés en ayant comme unique base les polices types tous risques ou FAP sauf... Mais nous allons voir que pour le cacao, l'utilisation des polices types est à proscrire catégoriquement.

184. – **Négligence de l'assuré.** – Cela avait déjà pu être relevé par Pierre Lureau qui écrivait à leur propos que *« ce système, dont tous les auteurs et les praticiens vantent les mérites, qui rend en outre possible l'établissement de nombreux contrats en un minimum de temps ainsi que le requièrent les besoins du commerce, n'est pas sans danger car les parties peuvent ne pas saisir la portée de clauses à la rédaction desquelles elles ne participent pas, que dans de nombreux cas elles ne lisent même pas »*¹⁰⁵.

185. – **Exclusions de garantie de la police tous risques française.** – Le premier danger se situe d'abord dans l'appellation même de la police type tous risques. Celle-ci couvrant « tous les risques » bien évidemment, sauf ceux listés à l'article 7 si l'on prend l'exemple français. Il faut relever que parmi ces exclusions se retrouvent des

¹⁰⁴ Commentaire de la Police Française d'Assurances Maritimes sur Facultés, P. Lureau, P. Olive, 2^{ème} édition, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1952, p. 9

¹⁰⁵ *Ibid.*

risques qu'il faudrait indiscutablement couvrir dans le cadre du transport maritime de cacao. On pourra citer à cet égard la faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré, l'insuffisance ou l'inadaptation des emballages¹⁰⁶ ou encore le retard.

Mais les risques indispensables qui font ici l'objet d'une exclusion sont le vice propre de la marchandise et l'influence de la température atmosphérique, autrement dit notre fameuse condensation, telle qu'elle est analysée.

186. – Qualification du vice propre dans l'assurance maritime. – Nous avons pu voir précédemment, en s'intéressant à la responsabilité du transporteur maritime, que les dommages liés à l'apparition de condensation en cours de transport s'analysaient en vice propre de la marchandise. Malencontreusement, l'assurance maritime traite de la même façon la condensation, faisant irrémédiablement tomber sa couverture dans le cadre d'une exclusion.

187. Cette exclusion par le domaine de l'assurance s'explique par le fait que « *L'assureur garantit la marchandise contre ce qui vient de l'extérieur, il ne la garantie pas contre elle-même* »¹⁰⁷.

188. – Exclusion du vice propre par les polices étrangères. – De fait la révocation du vice propre se retrouve également dans les polices étrangères faisant références en la matière. A savoir la police type anglaise *Institute Cargo Clauses (A)* prévoit en son article 4.4: « *In no case shall the insurer cover: loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured* »¹⁰⁸¹⁰⁹. De la même manière la police d'Anvers de 2004 indique en son article 11.4.2 que « *la présente assurance ne couvre en aucun cas les dommages, pertes et/ou frais causés par le vice propre des marchandises et choses assurées* ».

189. – Exclusion légale du vice propre. – Notons que le vice propre de la marchandise est en outre légalement exclu de toute garantie d'assurance maritime aux termes de l'article 172-18 du code des assurances. Ainsi, quelle que soit la

¹⁰⁶ La faute intentionnelle fait également l'objet d'une exclusion légale prévue par l'article 113-1 du code des assurances

¹⁰⁷ R. Rodière, BT 1981, p. 253

¹⁰⁸ Traduction libre : en aucun cas l'assureur ne couvre, les dommages ou les dépenses consécutives à un vice propre ou à la nature de la chose assurée.

¹⁰⁹ Institute Cargo Clauses (A), Lloyd's Market Association and International Underwriting Association of London, 2009

garantie dont dispose l'assuré, même si elle est tous risques, tout dommage lié à la condensation ne pourra être pris en charge par l'assureur.

190. Il importe ainsi à celui qui contracte de racheter cette exclusion par l'introduction d'une clause considérant expressément ce risque, et payant une prime additionnelle en conséquence.

191. - Liberté contractuelle et exclusions. – En parallèle des exclusions légales, nous devons évoquer les exclusions contractuelles qui peuvent être ajoutées au contrat d'assurance. La pratique de la police d'assurance, laisse libre cours aux parties pour déterminer leurs obligations, celle-ci pourra aller jusqu'à la couverture du risque exclu légalement. Cette hypothèse sera avantageuse pour l'assuré, même si les primes seront en conséquence plus élevées. A l'inverse, les obligations de l'assuré pourront être également accentuées par l'ajout de conditions supplémentaires à l'attribution de la garantie.

192. Cette situation peut être illustrée par le présent arrêt¹¹⁰ où un lot de cacao avait été chargé dans des conteneurs *dacs* au départ d'Abidjan à destination d'Hambourg. La société vendeuse était assurée au moyen d'une police souscrite auprès de la société apéritrice AXA Corporate Solutions, celle-ci prévoyant que « *Les expéditions doivent être effectuées dans des conteneurs appropriés : pour les expéditions de cacao, la garantie est acquise à la condition expresse que les marchandises soient transportées en conteneurs ventilés* ». Les marchandises sont arrivées endommagées et l'assureur refusa la couverture du dommage arguant de la clause d'exclusion de garantie précitées. La décision sera confirmée par les juges de façon que l'exclusion sera opposée au réceptionnaire, bénéficiaire de la garantie.

193. La solution paraît fondée au regard de l'article 112-1 du code des assurances prévoyant que les exceptions du contrat d'assurance pourront être opposées au bénéficiaire de la garantie. Bien que la solution soit controversée par les auteurs¹¹¹, la doctrine n'a pu que constater la désillusion de l'assuré et ne pourra à l'avenir que

¹¹⁰ CA Paris, 8 décembre 2009, Navire Patricia Delmas n° 07/00514, DMF n°713, 2010, obs. Delebecque ; Cass. Com., 3 mai 2011, n° 10-14.786, BTL n° 3366, 23 mai 2011

¹¹¹ DMF n°15 suppléments, 1^{er} juin 2011

conseiller aux acquéreurs de marchandises « *de demander communication de la police pour ne point se voir opposer ses conditions particulières et ses exclusions* »¹¹².

194. Finalement, il appartiendra à l'assuré d'être vigilant quant à la souscription de son contrat d'assurance, sur les conditions de garanties et les exclusions. Puis il appartiendra à l'acheteur CIF d'examiner la couverture prise par son cocontractant, afin d'éviter les circonstances que nous avons pu voir précédemment.

195. – Preuve de l'exclusion de garantie dans le cadre de l'assurance tous risques. – En ce qui concerne la preuve du dommage et son exclusion, il suffira à l'assuré de prouver, au moment de la déclaration de sinistre, le montant du dommage et le moment de sa survenance pour être couvert¹¹³. Ainsi, dans la mesure où l'avarie à l'origine du dommage se rattache à un évènement non couvert par la police, il incombera à l'assureur de démontrer que les éléments de l'exclusion sont constitués, d'après la logique de l'article 1353 du code civil¹¹⁴.

196. – Preuve de l'exclusion de garantie dans le cadre de l'assurance FAP sauf. – On peut dire à ce propos que le régime de la preuve dans le cadre de l'assurance tous risques apporte un léger avantage à l'assuré. Parce qu'à l'inverse, pour peu qu'il souscrive une assurance sur facultés FAP sauf... tout le poids de la preuve de la cause comme de la perte seront à sa charge.

197. Si l'on ne peut que constater l'inadéquation des conditions générales à l'assurance du transport maritime de cacao, il convient également de noter que de nombreuses marchandises et notamment des premières agricoles et produits non manufacturés se retrouvent dans la même situation. Il reste difficile de remettre en question un écrit dont la première vocation est d'offrir une base minimale de couverture à nombre d'opération de transport. Le véritable levier est donc de pouvoir l'adapter aux risques spécifiques.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Commentaire de la Police Française d'Assurances Maritimes sur Facultés, P. Lureau, P. Olive, 2^{ème} édition, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1952, p. 35

¹¹⁴ CA Aix, 16 janvier 2014, DMF 2014, DMF supplément n° 19, 2015

CHAPITRE II – La mise en place de conditions particulières

198. Comme nous l'avons vu les règles générales d'assurance ne sont pas toujours adaptées et ne forment qu'un socle de règles communes. Reste à chaque acteur à se responsabiliser et à adapter leurs garanties à leurs besoins.
199. Ainsi, la composition d'une police d'assurance personnalisée semble être le meilleur moyen d'assurer les risques exclus, auxquels est confronté le cacao au cours de son transport. L'instauration de conditions particulières n'aura de sens qu'à condition de couvrir le risque de condensation (**Section I**).
200. A côté de ce risque prioritaire, nous allons en évoquer d'autres. Exclues également par les polices types, ils devront impérativement faire l'objet d'une couverture afin de sécuriser l'ensemble des situations susceptibles de se produire dans le cadre d'un transport maritime de cacao (**Section II**).

Section I - La couverture de la condensation

201. – **La difficile couverture du vice propre dans sa globalité.** – Pierre Lureau résume l'état de couverture du vice propre en énonçant qu'il est « *Le phénomène qui seul, à défaut de convention contraire, rare mais non absolument impossible, est exclu de la garantie* ». Dans cette affirmation c'est la notion de rareté qui nous intéresse. En effet, peu d'assureurs, voire aucuns, ne seraient à même de couvrir le vice propre d'une marchandise dans sa globalité. Cette situation pourrait amener l'assureur à devoir une garantie pour des marchandises préalablement affectées d'une défectuosité.
202. La couverture du vice propre doit ainsi se confiner à des hypothèses spéciales. S'il correspond souvent à l'avancement normal de la maturité d'une denrée périssable, l'assureur le garantissant, le fera en toutes circonstances quelle qu'en soit l'origine. C'est pourquoi le plus souvent les assureurs précisent que le risque sera couvert seulement si une cause externe désignée aura été la cause de l'excès de maturité. Ainsi, « *Le vice propre n'est donc couvert que si la formule est expressément employée ou s'il résulte, à l'évidence, des termes de la police, que les assureurs ont*

accepté de comprendre dans la garantie des pertes qui ne peuvent tenir qu'à la marchandise elle-même ou encore, si l'on se trouve en présence d'une cause de dommages expressément énoncée qui tient uniquement au caractère interne, nous serions tenté d'écrire, à la substance des facultés transportées »¹¹⁵.

203. – Couverture spéciale du dommage par condensation. – Même si le cacao n'est pas une denrée périssable à la façon des fruits, la fève pourra être affectée d'un vice propre liée à sa forte hygrométrie et la formation de condensation. C'est donc un cas particulier, qu'il faut traiter de façon isolée dans la police d'assurance. Le but étant de protéger l'assuré au maximum, sans pour autant ouvrir les hypothèses de garanties à tout évènement.

204. – Clauses types. – La souscription de l'assurance transport des fèves de cacao commande ainsi l'insertion de clauses particulières, dont l'une est spécialement dédiée au dommage par condensation.

205. Nous pouvons donner l'exemple de la rédaction suivante : *« Par dérogation à toutes dispositions contraires des Conditions Générales (imprimés de marché) ou toutes autres dispositions auxquelles il est fait référence dans la présente police, il est stipulé que seront garantis par les Assureurs soussignés, les risques d'échauffement et/ou de « sweating¹¹⁶ » et/ou de condensation et/ou de combustion spontanée et/ou de contamination quelle qu'en soit la cause quelle qu'en soit l'origine, y compris sur les expéditions effectuées en conteneur (y compris sous statut FCL) ».*

206. Nous pouvons également proposer la formule anglaise HSSC¹¹⁷ qui est un classique en la matière : *« Notwithstanding the applicable insurance conditions, it is specially agreed to cover loss or damage caused by heating, sweating and spontaneous combustion for all shipments and storages of any cargo insured within the scope of this policy »¹¹⁸.*

¹¹⁵ Commentaire de la Police Française d'Assurances Maritimes sur Facultés, P. Lureau, P. Olive, 2^{ème} édition, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1952, p. 74

¹¹⁶ Traduction libre : condensation (ici il très certainement fait référence à la condensation liée au changement de latitude)

¹¹⁷ *Heating, Sweating, Spontaneous Combustion*

¹¹⁸ Traduction libre : Nonobstant les conditions d'assurance applicable, il est spécialement convenu de couvrir les pertes ou dommages causés par l'échauffement, la condensation et la combustion spontanée pour toutes les expéditions et tous les entreposages de toute cargaison assurée dans le cadre de la présente police

207. Ces clauses telles que reproduites ici, représentent le centre de la police assurant le cacao, en ce sens qu'elles garantissent le risque élémentaire du transport maritime de cacao. A cet égard, toute avarie ayant pour origine la condensation sera couverte par les assureurs, qui pourront une fois subrogés exercer un recours à l'encontre du transporteur, s'ils le peuvent, admettons-le avec peu de chances de succès.
208. L'assuré protégé par ses clauses n'aura ainsi plus à se soucier des conséquences de la condensation. Il restera néanmoins tributaire de la sinistralité de sa police et du paiement éventuel de surprime dans le cas d'une augmentation de sa sinistralité. Nous avons évoqué à ce sujet les mesures préventives mises en place afin de limiter les effets de la condensation.
209. – **Savoir-faire des compagnies et courtiers en assurance.** – Notons que les assureurs acceptant de couvrir le risque propre au cacao sont des assureurs de premiers plan comptant généralement sur des équipes de souscription et de sinistre aguerries à ce type de risque mais également à des préventionnistes à même d'accompagner les assurés dans la mise en place de leurs plans de prévention. D'autre part, les négociants principaux comptent généralement dans leurs équipes des experts opérationnels de la matière et s'appuient sur des courtiers spécialistes qui savent à la fois rédiger des clauses correspondant aux risque mais également inscrire ce risque dans des conditions particulières adaptées à l'activité de leur client.
210. Enfin et malgré l'importance de la garantie de la condensation dans les polices d'assurance, il n'existe pas de clause additionnelle type proposée par le marché telles qu'il peut en exister pour d'autres risques. Ces clauses ne proviennent donc que de la pratique des assureurs et des courtiers qui façonnent les contrats.
211. – **Concours du vice propre et d'une cause externe dans l'apparition du dommage.** – Il est toutefois une situation qu'il faut clarifier, celle-ci bénéficiant à l'assuré non-sachant en la matière qui n'aura pas souscrit cette clause si indispensable. Lorsque le dommage par condensation se produit par le concours unique de la nature de la marchandise, le vice propre sera caractérisé. Cependant, quand le dommage aura été entraîné par une cause externe couverte par le contrat et est au surplus amplifié et/ou aggravé par la nature intrinsèque de la marchandise, le vice propre sera absorbé par cette dernière et sa qualification tombera.

212. Il est bien évidemment difficile de déterminer la réelle origine d'un dommage lorsque plusieurs évènements ont amené au résultat de l'avarie, ou bien de calculer un pro rata de ceux-là pour indemniser en conséquence. Ainsi, au moyen de la solution précitée, l'assuré non couvert du vice propre de sa marchandise mais couvert pour la cause externe sera garantie du dommage subi.
213. – **Concours d'un vice propre et d'un retard.** – Par exemple, si un lot de fèves de cacao arrive à destination avec un retard conséquent et que des dommages liés à la condensation sont constatés. Si l'assuré est couvert par le retard (ce qui n'est pas toujours le cas), il pourra être conclu que la cause première de la perte aura été le retard et qu'ainsi la condensation n'en aura été que l'aggravation. Finalement le dommage sera garanti et le bénéficiaire indemnisé en conséquence.
214. Comme le souligne Pierre Lureau, « *Le dommage reste donc couvert et s'il l'est c'est parce que les assureurs, explique la jurisprudence, ont connu à l'avance le risque plus ou moins grand que leur fait courir la nature de la marchandise qu'ils assurent ; ils ont calculé leurs primes en conséquence, il est juste qu'ils soient responsables des avaries développées par la nature de la marchandise, à la condition cependant qu'il y ait un risque couvert à l'origine de la perte* »¹¹⁹.
215. – **Couverture du sinistre à titre commercial.** – Il faut enfin préciser que le règlement d'un sinistre hors garantie est possible, à titre commercial et surtout que « *le fait de régler un sinistre en dehors des conditions de la garantie ne vaut que pour ce sinistre déterminé et n'entraîne pas, à défaut d'autres manifestations de volontés explicites, une renonciation générale à se prévaloir des limites du champ de la garantie à l'occasion d'autres sinistres du même type* »¹²⁰.
216. Maintenant que nous avons proposé la couverture de la condensation, il reste d'autres risques pour lesquels un développement s'impose et qui nécessitent également une couverture additionnelle spéciale.

¹¹⁹ Commentaire de la Police Française d'Assurances Maritimes sur Facultés, P. Lureau, P. Olive, 2^{ème} édition, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1952, p. 74 ; cité par l'auteur, Cour d'Aix du 28 juin 1926, 4 arrêts, *Dor. Sup.* IV p. 649, Léopold Dor et A. Choteau, Le concours du vice propre et du risque couvert dans l'assurance-facultés

¹²⁰ CA Paris, 17 octobre 2006, n° 05/04386, Lamy Transports, 477 – Règlement hors garantie, 2021

Section II - La couverture des risques annexes

- 217. – Exclusion et couverture du retard.** – Aux côtés de la condensation résident d'autres risques pouvant être à l'origine d'une avarie ou d'une aggravation de celle-ci. On peut à cet égard citer en premier lieu le retard. De la même façon que le vice propre de la marchandise il est exclu de fait par les polices françaises types mais aussi par la loi aux termes de l'article 172-18 du code des assurances.
- 218.** Néanmoins ce régime étant supplétif de la volonté des parties, elles restent libres de garantir ce risque. Il est à noter toutefois que le retard est en quelque sorte déjà couvert dans les polices types dès lors qu'il provient de l'un des événements listés par celle-ci.
- 219. – Clause type.** – Les parties peuvent aménager de différentes manières la couverture du retard, tantôt en la conditionnant à un délai, tantôt en la subordonnant à la survenance d'un événement préalablement couvert par la police. La deuxième option peut être illustrée par la présente clause : *« Par dérogation à toutes dispositions contraires des conditions générales ou toutes autres dispositions auxquelles il est fait référence dans la présente police, les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées résultant d'un retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées seront également garantis par les assureurs soussignés dès lors que ledit retard trouve son origine dans la survenance d'un événement couvert sous les conditions générales et particulières de la présente police ».*
- 220. – Corrélation entre le retard et la condensation.** – Il faut ainsi être vigilant lors de la rédaction de ce type de clause. Car quand le retard n'est garanti que lorsqu'il trouve son origine dans la survenance d'un événement couvert, l'absence de conditions particulières peut rendre quasiment inefficace une clause retard se bornant à des événements majeurs. Dans le cadre du transport de cacao il nous semble qu'elle doit impérativement être complétée par une clause garantissant la condensation, les deux circonstances étant fortement corrélées.
- 221. – Risques de guerre.** – Mais ce n'est pas tout de considérer la nature de la marchandise durant son transport et d'assurer en conséquence les risques engendrés par celle-ci et ceux pouvant l'aggraver. Il est important de tenir compte de

la zone géographique dans laquelle évolue le transport maritime de cacao. Compte tenu de la situation de la production mondiale de cacao en Afrique de l'Ouest, le Golfe de Guinée est un passage obligatoire, qui de surcroît, avec la forte augmentation des productions et transformations en Asie du Sud-est font du Détroit de Malacca un chemin de plus en plus emprunté. Sans aucun doute, le risque de piraterie est élevé dans ces eaux et est susceptible de frapper les cargaisons de cacao.

222. – Instabilité politique. – Doit aussi être pris en compte le paysage politique de l'Afrique de l'Ouest qui peut parfois s'avérer instable et avoir des répercussions sur la filière, les ports et le transport maritime.

223. Si le risque de piraterie est couvert par les polices types lorsqu'elle ne revêt pas de caractère politique, les autres risques liés à l'instabilité politique ou sociale sont expressément exclus au titre des risques de guerre¹²¹. A cet égard, il est vivement conseillé aux exportateurs de cacao de souscrire aux conditions particulières portant sur ces risques.

224. – Couverture des risques exceptionnels. – Pour ce faire, le marché met à la disposition des parties les « *conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève* » du 1^{er} octobre 2008, qui pourront suffire à la garantie des conséquences de ces aléas. Cette couverture pourra également être éventuellement complétée par la clause additionnelle n°68 que propose le marché. Celle-ci couvrant les « *risques résultant de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires, et autre faits analogues consécutifs à des conflits du travail ou professionnels (imprimé du 17/01/05)* ».

225. – Couverture facultatives. – Au-delà des risques majeurs auxquels est confronté ce transport, dans une vision globale, la police d'assurance peut également requérir la rédaction de clauses supplémentaires. N'étant pas indispensable ou se rattachant aujourd'hui à la norme, il conviendra là de simplement les énoncer.

226. – Clause fumigation. – On citera premièrement la clause de fumigation qui permet à l'assuré de se faire indemniser toute fumigation obligatoire lorsqu'il réceptionne des marchandises contaminées. On la retrouve dans de nombreuses

¹²¹ Article 7-7 de la police d'assurance sur facultés tous risques ; Article 172-16 du code des assurances

polices, à tel point que l'on pourrait l'assimiler aux avaries frais garanties classiquement par les polices types. Bien sûr, l'existence de ce type de clause ne dispense pas l'exportateur de fumiger le conteneur dès le départ.

227. – Autres clauses. – Peuvent venir dans un second temps des clauses portant sur la faute intentionnelle et inexcusable de l'assuré et sur le conditionnement et l'emballage de la marchandise. Ces deux clauses, souvent plus rares et conditionnés à une tarification supplémentaire peuvent exister et peuvent être usités dans le transport de cacao. La deuxième notamment permet à l'assuré de ne pas se voir opposer de la part de l'assureur un défaut dans le conditionnement des fèves qui relèvent aujourd'hui de pratiques bien établies.

228. – Clause fonte. – On peut enfin citer la couverture de la fonte des produits dérivés de cacao, qui au surplus est obligatoire dans la conclusion d'un contrat d'assurance dans le cadre des règles du contrat de vente FCC¹²² (voir n°174).

229. En résumé, il s'avère que trois risques essentiels, par principe exclu, doivent impérativement faire l'objet d'une couverture additionnelle pour le transport de fèves de cacao : la condensation, le retard et les risques de guerre. Sans ces garanties, selon nous minimales pour un tel type de marchandise, il est fort à parier que l'assuré se retrouvera de nombreuses fois hors garantie et que le bénéfice de la police d'assurance ne sera pour lui plus qu'un coût financier supplémentaire. Ainsi, l'adaptation des polices d'assurance selon la marchandise transportée paraît indispensable. Celle-ci devant s'inscrire dans le devoir de conseil dont le courtier ou l'assureur est le créancier vis-à-vis de son client.

¹²² Règles du contrat pour l'embarquement des produits dérivés du cacao sous forme solide en conteneurs aux conditions C&F, CAF, CPT ou CIP, Federation of Cocoa Commerce, 2019

TITRE II - LA SURVENANCE DU RISQUE

230. Nous avons pu voir que les fèves de cacao nécessitaient de la part des exportateurs et des transporteurs des soins particuliers tout au long du voyage maritime. Ceux-là devant même débiter avant par l'adaptation du conditionnement et la mise en conformité de l'hygrométrie de la cargaison.
231. Toutefois, la survenance du risque, et plus particulièrement celui lié à la condensation n'aura de cesse de se produire pour les chargements en conteneurs, malgré les solutions mises en œuvre. Suivant ce constat, il conviendra de présenter la gestion opérationnelle du sinistre survenu dans le cadre d'un transport de fèves de cacao, ce dernier étant quasiment inévitable (**Chapitre I**).
232. Nous verrons pour finir que des initiatives innovantes ont récemment été mises en œuvre par les acteurs du monde maritime et de la filière cacao pour adapter le secteur à l'évolution des besoins du marché et des exigences présentes et futures. Sans pour autant extrapoler sur l'avenir du cacao et de son transport, il paraît nécessaire d'en présenter les enjeux qui le gouverne (**Chapitre II**).

CHAPITRE I – La gestion opérationnelle du sinistre

233. Lorsque qu'une avarie survient, plusieurs temps se succèdent durant lesquels des mesures devront être prises. Que ce soit du côté de l'assureur et du réceptionnaire, où la gestion sera avant tout juridique (**Section I**), mais également du côté de l'expert dont la gestion sera principalement technique (**Section II**), l'action aura pour but principal de minimiser les dommages et de préserver les recours éventuels.

Section I - La gestion de l'avarie par l'assureur et le réceptionnaire

234. « L'indemnisation des victimes du sinistre est à l'évidence le but ultime de l'assurance maritime (...). Aussi est-il parfois considéré (l'assureur) comme exagérément tatillon, soumettant les victimes à des exigences rigoureuses »¹²³. Ce sont toutes ces exigences que nous allons étudier là.

235. – **Déclaration du sinistre.** – Le point de départ de la gestion d'une avarie peut varier selon le réceptionnaire et l'assureur. Alors que le réceptionnaire à la connaissance du sinistre dès l'instant où il récupère ou dépose la marchandise, l'assureur n'en sera informé que plus tard selon la diligence de son assuré. Malheureusement, cette situation est encore trop constatée par la pratique. Il est alors absolument nécessaire que le réceptionnaire qui constate un dommage en informe immédiatement son assureur ou courtier.

236. – **Préservation des droits de l'assureur.** – Nous rappellerons à ce titre que l'assuré, aux termes de l'article 16 de la police d'assurance type tous risques française, à l'obligation de « *prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables (...)* ». Cette obligation essentielle se matérialise par l'émission d'une lettre de réserves du réceptionnaire à l'encontre du transporteur maritime.

237. Toutefois, cette obligation peut parfois être difficile à mettre en œuvre par les réceptionnaires et les entrepositaires qui, en raison de la saisonnalité des campagnes de cacao et de l'afflux concentrée de tous les chargements, auront du mal à diligenter pour chaque lot les mesures nécessaires.

238. De plus, la livraison de la marchandise est présumée conforme aux mentions du connaissement en l'absence de prise de réserves¹²⁴. Ce qui fait automatiquement basculer le régime de la preuve du dommage dans le droit commun. Les ayants-droits marchandises n'auront ainsi plus le bénéfice des dispositions spéciales proposées

¹²³ Assurance maritime, Claude J. Berr, Rép. Com., Dalloz, 2012

¹²⁴ Article R5422-24 du code des transports ; Conv. Bruxelles 25 août 1924 article 3.6

par le droit maritime et devront combattre cette présomption de livraison conforme pour engager la responsabilité du transporteur¹²⁵.

239. – Prise de réserves. – Toutefois, l'émission d'une lettre de réserve permettra de renverser la présomption, du moins lorsqu'elle sera émise dans les délais prévues habituellement en la matière. C'est ainsi que la lettre de réserves revêt le rôle le plus important au moment de la constatation d'un sinistre, car elle constitue le commencement la préservation des droits du réceptionnaire mais aussi de son assureur. Chaque constatation d'avarie doit ainsi être suivie de l'émission d'une lettre de réserves.

240. – Mise en place d'une expertise. – Dès lors que cette première étape est accomplie, et que la marchandise a été récupérée par le réceptionnaire, selon la nature et l'ampleur des dommages constatés il conviendra d'organiser une expertise contradictoire entre les intérêts cargaisons et armatoriaux. Dans le cadre de la relation transporteur-chargeur, l'expertise permettra d'un point de vue juridique de satisfaire à la condition de l'article R5422-23 prévoyant qu'il « *incombe au demandeur d'établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation* ». Elle s'inscrit ainsi, de la même façon que la lettre de réserve, dans l'obligation pour l'assuré de préserver les droits de son assureur.

241. « *The best and fairest way of proving shortage or damage to cargo is to immediately call for a joint survey* »¹²⁶. Nous pouvons définir l'expertise contradictoire comme la « *procédure de recours à un technicien consistant à demander à un spécialiste, dans les cas où le recours à des constatations ou à une consultation ne permettrait pas d'obtenir les renseignements nécessaires, d'éclairer le tribunal sur certains aspects du procès nécessitant l'avis d'un homme de l'art* »¹²⁷. Si la définition proposée ici s'attache à l'expertise dans le cadre d'un procès, elle peut selon le même procédé et même but trouver à s'appliquer avant toute procédure judiciaire.

¹²⁵ Cinquante ans de réserves à l'arrivée dans la jurisprudence maritime de la Cour de cassation (en hommage à René Rodière), J.P. Remery, Colloque de la journée Ripert 2016, DMF n° 784, 2016

¹²⁶ Marine Cargo Claims, vol.2, Fourth Edition, Thomson Carswell, W. Tetley, 2008, p. 743 Traduction libre : La meilleure et la plus juste façon de prouver les manquants ou l'avarie d'une cargaison est de demander immédiatement une expertise contradictoire

¹²⁷ Lexique des termes juridiques, Dalloz, 2020-2021

242. Pour ce qui est de la relation assureur-assuré, l'expertise contradictoire jouera également un rôle central. Permettant notamment de constater la nature, la cause et l'importance des dommages et par conséquent de déterminer si les dits dommages entrent dans le champ et le temps de la couverture. Chaque police pouvant comporter ses spécificités et chaque circonstance étant unique, les dossiers à traiter par les assureurs ou courtiers ne se régleront jamais de la même façon.
243. Là aussi la nomination d'un expert relève d'une obligation de l'assuré, dès lors que l'intervention se justifie, selon l'article 17 de la police type d'assurance sur facultés. En cas de non-respect de cette prescription, l'assureur pourra jusqu'à déchoir son cocontractant de son indemnité dans certains cas¹²⁸.
244. – **Obligation de minimiser les dommages.** – En résumé, la constatation des dommages pour les cargaisons de cacao commencera comme toute autre par la préservation des droits des intérêts marchandises, mais bien au-delà, résidera principalement dans la minimisation des dommages. Cette seconde et principale préoccupation doit même précéder la mise en place de l'expertise et être engagée dès réception des marchandises.
245. En effet, la majorité des avaries constatées relevant de problème de condensation et de mouille, l'urgence est d'éviter une aggravation de ces dommages. Il en résulte que dès l'instant où le réceptionnaire récupère sa marchandise, il doit impérativement la dépoter, trier les fèves mouillées et faire sécher la cargaison. La particularité dont dispose le cacao est de pouvoir sécher et retrouver des qualités proches de la normale si le développement fongique est limité, permettant ainsi de minimiser les dommages survenus en cours de transport.
246. – **Indemnisation.** – Ce n'est qu'à l'issue d'une première phase de tri et de séchage, orchestrées par l'entrepoteur qui réceptionne les marchandises et l'expert lorsqu'il est nommé, que les premières estimations de dommages pourront être arrêtées et le dossier de réclamation initié.
247. Ce n'est qu'après la mise en œuvre de ces procédures permettant de maîtriser l'évolution du dommage que l'assureur ou le courtier pourront constituer le dossier

¹²⁸ Commentaire de la Police Française d'Assurances Maritimes sur Facultés, P. Lureau, P. Olive, 2^{ème} édition, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1952, p. 165

et procéder à l'indemnisation de leur client en tenant compte des spécificités de la police. Le rôle de l'expert est alors primordial.

Section II - Le rôle de l'expert dans la détermination des dommages

- 248. - Intérêt d'une expertise.** – L'expertise est de nos jours indispensable à l'arrivée des marchandises au port de destination¹²⁹. D'une part, parce que les assureurs doivent pouvoir se baser sur un rapport établissant l'origine et le montant des dommages pour déterminer l'étendue de l'indemnisation dû à l'assuré. D'autre part, parce que les constatations de l'expert, si l'expertise est contradictoire, seront le point de départ de la preuve à apporter dans le recours engagé à l'encontre du transporteur maritime.
- 249.** Bien que les polices d'assurance types prévoient la nomination de commissaires d'avaries (qui se distinguent des experts) la plupart des expertises sont organisées sous la coupe d'experts maritimes dans le sens général du terme. A ce titre, les conditions particulières de la police d'assurance peuvent prévoir quels experts devront être missionnés pour constater les dommages et parfois des seuils d'intervention.
- 250. - Organisation de l'expertise.** – L'expert intervient selon les cas à la demande de l'assuré, du réceptionnaire ou de l'assureur. Si le conteneur à l'arrivée laisse transparaître selon son état extérieur des dommages à la marchandise, l'expert pourra être nommé dès cet instant, il participera alors au dépotage de la marchandise. Autrement, si le conteneur apparaît intact mais qu'au moment de la livraison le réceptionnaire constate une avarie, il pourra dans un deuxième temps faire appel à l'expert afin qu'il détermine l'étendue, l'origine et la nature de celle-ci.
- 251.** En matière de transport de cacao le rôle de l'expert ne s'arrête pas là. Même si dans un premier temps il participera au dépotage du conteneur, il prendra acte des avaries dans un second temps. Celles-ci pouvant être de plusieurs types.

¹²⁹ A. Alivanoglou, Le rôle de l'expert facultés dans le contrôle de la sinistralité en Afrique, CDMT, 2021

252. En sus des dommages par condensation, il peut parfois être constaté des sacs manquants ou troués, même si le mode de charge en conteneur permet grandement de limiter ces risques. Dans ce cas l'expert devra pointer la marchandise, établir les manquants, participer à la récupération et au reconditionnement des balayures pour finalement assigner un pourcentage de dépréciation à la marchandise.
253. - **Mesures à prendre.** - Dans un troisième temps, lorsque les dommages auront été constatés et les dépréciations appliquées il conviendra très certainement de procéder à la vente en sauvetage de la cargaison de cacao selon l'ampleur et la nature des dommages. Si le lot est amplement touché, la perte de valeur sera inévitable. A cet effet, l'expert procédera à la vente en sauvetage dans le bénéfice des intérêts de l'assuré et de l'assureur.
254. Dans un cas où les fèves ne pourront plus être destinées à l'alimentation humaine, la destruction de la marchandise s'avèrera très certainement nécessaire. Là encore, l'expert procédera au suivi de cette étape déterminante. Car au-delà des simples constatations qu'il émet, il dispose d'un réel savoir-faire et saura conseiller de façon approprié l'assuré, le réceptionnaire et l'assureur dans les mesures à prendre.
255. - **Mesure de triage.** - Le suivi qu'il opère après l'évaluation des dommages se retrouve spécialement lorsque sont constatés des dommages par condensation. Celle-ci provoquant des dommages par mouille. Néanmoins, si le délai d'acheminement reste raisonnable, la mouille pourra ne jamais entraîner l'apparition de moisissures et dès lors aucun dommage ne sera à déplorer. Dans ce cas précis mais très courant pour le cacao, le rôle de l'expert sera de trier les marchandises saines, exemptes de mouille des sacs mouillés. Et après un séchage prolongé, les potentiels dommages pourront être supprimés. Ce suivi est indispensable en ce qu'il permet d'ajuster les mesures ultérieures à prendre pour limiter les dommages.
256. - **Base d'évaluation des montants.** - Autrement, le fait que le cacao dispose d'un cours en bourse¹³⁰ permettra à l'expert d'évaluer plus justement le montant des dommages. Ainsi les assureurs, au regard des dispositions particulières des polices,

¹³⁰ 2 435.00 USD / Tonnes au 14/08/2021

pourront prévoir l'indemnisation de l'assuré par rapport à la valeur à l'état sain de la marchandise au jour et au lieu de la vente.

257. – **Rôle de l'expert au départ.** – Nous avons vu lors de la première partie que l'expert jouait un rôle également essentiel au départ de la marchandise. En vérifiant l'état des fèves, surtout leur teneur en humidité, et en émettant des certificats de qualité au départ, ils permettent la comparaison de tous ces éléments à l'arrivée. La mission de l'expert est ainsi étendue dans la temporalité du transport maritime, son intervention commençant préalablement à celui-ci et se terminant dès les mesures de sauvegarde de la marchandise accomplies.
258. Du fait de l'assistance de terrain qu'il apporte au départ mais surtout à l'arrivée, il est un acteur essentiel au transport maritime de cacao, sans lequel les assureurs notamment, seraient démunis.

CHAPITRE II – Réflexions sur l'avenir du transport maritime de cacao

259. Si l'on constate ces derniers temps dans l'actualité du monde maritime la résurgence du commerce maritime à la voile, il est nécessaire de s'intéresser vers quels domaines il se tourne. D'autant que la physionomie d'un tel transport amène à revoir en profondeur la manière dont sont transportées les marchandises (**Section I**).
260. Toutefois, à l'instar de la vision d'avenir qu'offre le transport maritime à la voile, il est des implications sociales et environnementales ancrées au cœur du commerce international de cacao qui doivent être considérées, car leur continuation ne permettra pas une évolution durable de son commerce (**Section II**).

Section I - La résurgence du commerce maritime à la voile

261. – **Raison d'être du transport maritime à la voile.** – Le transport maritime connaît ses dernières années de nombreuses évolutions s'attachant à l'amélioration de ses effets environnementaux. Cette tendance s'inscrit d'un côté par l'instauration

de nouvelles technologies comme le développement du GNL, ou par la mise en œuvre de réglementations de plus en plus strictes sur la limitation des rejets de soufres. D'un autre côté, elle se traduit par l'émergence d'un commerce maritime à la voile comme il en était la norme avant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle.

262. – Place du cacao dans le transport à la voile. – Nous pouvons faire état de son développement au travers du cacao, marchandise hautement privilégiée dans ce nouveau type de commerce. En effet, les armements *TOWT*, *Grain de Sail* ou encore *Neoline* développent et exploitent depuis maintenant quelques années des navires de commerce à propulsion vélique. S'inscrivant dans une démarche nouvelle, elle s'attache à transporter seulement certaines marchandises comme du vin, des spiritueux, du café et bien sûr du cacao¹³¹.

263. – Les obstacles au transport à la voile. – Il faut néanmoins rappeler que le transport maritime à la voile ne pourra, en tout cas pas aujourd'hui, se généraliser à toutes les marchandises transportées actuellement par voie maritime. La vitesse, les volumes et les trajets (essentiellement transatlantiques) que proposent les armateurs de tels navires ne peuvent concurrencer le commerce maritime moderne actuel¹³². A titre d'exemple, les navires dont disposent les sociétés *TOWT* et *Grain de Sail* peuvent charger respectivement milles tonnes et trente-cinq tonnes de marchandises, alors qu'un seul conteneur de quarante pieds pourra à lui seul charger vingt-cinq tonnes de fèves de cacao.

264. Le champ géographique dans lequel évolue ce nouveau domaine limite d'autant plus son développement sur les lignes aujourd'hui principales pour le cacao¹³³. Même si un transport à la voile entre l'Europe du Nord et l'Afrique de l'Ouest pourrait être mis en place, il ne l'est pas, une navigation à la voile dans la zone où les actes de piraterie sont le plus dénombrés serait périlleuse. De la même façon, alors qu'un transport classique entre l'Afrique de l'Ouest et l'Asie du Sud-Est est déjà très long, la voile ne ferait qu'allonger ces délais.

265. – Justification d'un tel transport. – Finalement, ce transport maritime à la voile ne peut trouver à s'appliquer qu'aux marchandises à forte valeur ajoutée. C'est

¹³¹ Cémoi : cap sur le transport décarboné, BTL n° 3796, 3 août 2020

¹³² B. Charline, La propulsion vélique et le commerce maritime, CDMT, 2020

¹³³ Le voilier cargo « Grain de Sail » entame sa première transatlantique, Haude-Marie Thomas, *Le Marin*, 19 novembre 2020

d'ailleurs pourquoi on y retrouve le cacao, et pas n'importe lequel, le *criollo* d'Amérique du Sud et des Antilles, cacao le plus prisé par les chocolatiers. Ainsi, l'existence d'un tel type de transport ne modifie en rien la physionomie actuelle du transport maritime de cacao.

266. Malgré l'impossibilité de généraliser la voile au commerce maritime de cacao, nous devons toutefois en vanter les mérites. En effet, le mode de charge sur ce type de navires s'apparente à la mise en cale de sacs ce qui permet de limiter l'apparition de dommages à la marchandise. L'absence de conteneurs, et la bonne ventilation des cales suffisant à la bonne conservation des fèves durant le voyage.

267. - **Avantage du transport en cale.** - Plus que le transport maritime à la voile, l'avenir du transport maritime de cacao réside très certainement dans les navires vraquiers. La pratique permet de le constater, les dommages y sont beaucoup moins courants et étendus, la condensation en est quasiment absente, les systèmes de ventilation des cales permettent de s'adapter à la marchandise et l'habillage des cales se résume au strict minimum permettant ainsi de réduire les coûts. Même si tout transport de sacherie alimentaire en cales entraîne des dommages résiduels, ceux-là ne peuvent être comparés au taux de dommages constaté en conteneurs.

268. Quoi qu'il en soit, si l'on se tourne aujourd'hui davantage vers le transport en vrac et le transport à la voile, ces considérations doivent être prises en compte par les assureurs qui par conséquent devront adapter les conditions d'assurance. Peut-être que si celles-ci avantagent l'assuré, il se tournera avec intérêt vers ces modes de transport.

269. - **Avantage de l'utilisation du conteneur.** - Seulement le principal problème pour la voile et le vrac résidera toujours dans les quantités transportées. C'était déjà le cas pour le *Belém* à la fin du XIX^{ème} siècle qui ne transportait que six cent soixante-quinze tonnes de denrées au cours d'une transatlantique, quoique le marché actuel du chocolat est incomparable avec celui de l'époque. Ainsi, lorsque l'un ne permet pas l'envoi de grands lots, l'autre ne satisfera que le géant industriel traitant les fèves à la sortie du navire dans son usine située sur le port. En ce sens, la qualité d'adaptation du conteneur ne permet pas de se passer de son utilisation pourtant parfois si problématique dans le transport maritime de cacao.

Section II - Implications économiques, sociales et environnementales du commerce de cacao

270. Nous avons pu démontrer au long de cet écrit que le transport maritime de cacao entraîne de nombreuses réflexions quant aux risques, aux responsabilités et à son assurance. Pourtant, dans le contexte de sa commercialisation mondiale « *les défis que doit affronter le secteur du cacao ne sont souvent pas d'ordre technique. Ils découlent plutôt du pouvoir et de l'économie politique, comme la formation des prix, l'asymétrie de pouvoir de négociation des petits producteurs et de la répartition de la valeur, la concentration débridée du marché des multinationales et le manque de transparence et de redevabilité du secteur* »¹³⁴. Il reste que ces défis sont aujourd'hui les plus importants et que leur évolution amènera peut-être à un changement structurel de la production mondiale de cacao et influera ainsi son transport.

271. – **Labélisation du commerce de cacao.** – Depuis maintenant la seconde moitié du XXème siècle le commerce international de cacao est jalonné par l'existence de labels et d'appellations. Aux yeux du consommateur il apparaît souvent comme un produit provenant d'une filière contrôlée dont les revenus profitent avant tout aux producteurs locaux.

272. Cette tendance s'est traduite par l'utilisation des labels *Fairtrade*, *UTZ* et *Rain Forest*. Pour les deux premiers le but étant de promouvoir la production de cacao responsable en respectant des critères économiques, sociaux et environnementaux. Le dernier ayant pour objectif de limiter l'impact des productions agricoles sur la déforestation. Ces labels permettant au surplus de contrôler la traçabilité de produits.

273. – **Taxe et revenu minimum.** – D'un point de vue économique, les gouvernements du Ghana et de Côte d'Ivoire ont également mis en place depuis octobre 2020 une nouvelle taxe forfaitaire de quatre cents dollars par tonne de cacao¹³⁵. La finalité étant de reverser aux producteurs en bout de chaîne un revenu minimum, car comme nous avons pu le voir, la production de cacao n'existe que grâce

¹³⁴ Baromètre du cacao, Antoine C. Foutain, Friedel Huetz-Adams, Voice Network, 2020, p. 41-42

¹³⁵ Une nouvelle taxe sur le cacao risque de faire grimper le prix du chocolat, Thierry Gouegnon, Ouest-France, 2 octobre 2020

aux multitudes de petites plantations agricoles dont les agriculteurs, souvent pauvres, ne retirent que très peu de bénéfice de leur exploitation.

274. – Pauvreté. – Néanmoins, force est de constater que la réalité sociale et économique de la production de cacao n'est pas celle représentée au travers de son marketing. « *En Côte d'Ivoire même parmi les cultivateurs et les cultivatrices certifiés, seuls 12% gagnaient un revenu vital en 2018 (Fairtrade 2018)* »¹³⁶. Il faut également noter que la stimulation continue de la production de la filière cacao dans les pays d'Afrique de l'Ouest défavorise ses producteurs. Comme le relèvent les auteurs du baromètre du cacao 2020, une surproduction à un instant donné, entrainera nécessairement une baisse importante du prix qui en l'absence de mesures se répercutera directement sur les exploitations.

275. – Travail des enfants. – Les conséquences de ces considérations économiques ont également laissé apparaître depuis des décennies un autre fléau touchant la production de fèves, le travail des enfants. Celui-ci a été chiffré à un million cinq cent mille enfants travaillant respectivement dans les plantations de Côte d'Ivoire et du Ghana entre 2018 et 2019¹³⁷. Cette réalité sociale doit ainsi pouvoir être endiguée par l'élimination de sa cause principale, la pauvreté des cultivateurs¹³⁸.

276. – Accord International sur le Cacao. – Ces éléments si essentiels au bon développement du secteur ont été par ailleurs intégrés à un accord international signé entre les Etats de l'Union Européenne et les Etats membres de la CNUCED en 2010¹³⁹. Le but de cet accord est de promouvoir la coopération interétatique dans la volonté de faire du commerce de cacao un marché durable profitant à toutes ses composantes.

277. – Changement climatique et déforestation. – Autrement, à l'aune de la sortie du rapport alarmiste du GIEC en 2021, nous noterons que les effets néfastes du changement climatique se ressentent fortement sur la production de fèves de cacao en Afrique de l'Ouest. De plus, la déforestation consécutive à l'augmentation des

¹³⁶ Baromètre du cacao, Antoine C. Foutain, Friedel Huetz-Adams, Voice Network, 2020, p. 40

¹³⁷ Rapport final du National Opinion Research Center : évaluation des progrès accomplis dans la réduction du travail des enfants dans les régions productrices de cacao de Côte d'Ivoire et du Ghana, NORC, 2020

¹³⁸ Voir en ce sens : Travail des enfants dans les exploitations de cacao en Côte d'Ivoire, Clarisse Bueno, Alfred Babo, Mondes en développement 2013/03 n° 163, p. 69-84

¹³⁹ Accord International sur le cacao, UN-CNUCED, 2010, articles 42 et 43

surfaces d'exploitation de la terre ne fait qu'aggraver le problème. Alors qu'en 1961, seuls 260 000 hectares de terre étaient destinés à la production de fèves de cacao en Côte d'Ivoire, se chiffre est monté à 4 776 874 hectares en 2019¹⁴⁰. Et entre temps, plus de 70% de la surface forestière du pays a disparu en quelques décennies, ayant finalement des implications environnementales considérables sur les productions agricoles, favorisant particulièrement les périodes de sécheresse.

278. – Mutation de la production. – Alors que ces observations se concrétisent de plus en plus et modifient le climat de toutes les zones géographiques du monde, la production de cacao pourrait *a fortiori* se déplacer vers d'autres pays. A l'image de la production du caoutchouc brésilien qui au début du XX^{ème} siècle s'est en un tour de main déplacée vers l'Asie, ou de la production de café au Vietnam qui en quarante ans s'est imposé comme le second producteur mondial. Cette tendance déjà marquée par la fulgurante progression de la production indonésienne et la récente production expérimentale réalisée en chine¹⁴¹ montrent que le marché du cacao pourrait bien connaître de forts changements structurels à l'avenir.

279. Incontestablement ces changements présents et futurs influent et influenceront sur le transport maritime de cacao. On constate dès aujourd'hui une très nette hausse des acheminements entre l'Afrique de l'Ouest et l'Asie du Sud-Est mais aussi entre l'Asie du Sud-Est, l'Europe du Nord et l'Amérique du Nord. La physionomie de ces nouvelles routes aura notamment pour conséquence l'augmentation des temps de transports qui nécessairement augmentera les risques pour la marchandise.

280. – Développement du transport de produits dérivés. – En parallèle de ce constat, il faut indiquer que les transports des produits dérivés de fève de cacao, comme la masse, le beurre, la pâte ou encore la poudre de cacao tendent à se développer de plus en plus, représentant de nos jours 40% des exportations de cacao¹⁴². C'est notamment le chemin vers lequel se dirigent les pays d'Afrique de l'Ouest, qui favorisent aujourd'hui la transformation des fèves en local pour en faire bénéficier directement leur économie¹⁴³¹⁴⁴. Finalement, cette nouvelle impulsion

¹⁴⁰ FAOSTAT, Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture

¹⁴¹ Chine : Hainan exporte des fèves de cacao pour la première fois vers la Belgique, Yishuang Liu, Xinhua, 28 octobre 2020

¹⁴² Histoire du chocolat, Nikita Harwich, Éditions Desjonquères, 2014, p. 169

¹⁴³ *Ibid.* p. 171-172

¹⁴⁴ Cacao. Transformer pour accroître la plus-value en Afrique, Jean-Mathias Kouemeko, 11 décembre 2019, Afrique Expansion

aura pour conséquence le changement de la nature des marchandises transportées, modifiant ainsi les risques à couvrir. Et c'est peut-être là aussi que se situe l'avenir du transport maritime de cacao.

Conclusion

« Ceux qui n'ont pas manipulé, ne se doutent pas des difficultés qu'on éprouve pour parvenir à la perfection, en quelque matière que ce soit, ni de ce qu'il faut d'attention, de tact et d'expérience, pour nous présenter un chocolat qui soit sucré sans être fade, ferme sans être acerbe, aromatique sans être mal sain, et lié sans être féculent »

J. A. Brillat-Savarin, *Physiologie du goût*, A. Sautolet & Cie, 1826, p. 247

- 281.** Si Brillat-Savarin souhaite avant tout par cette affirmation décrire la fabrication du chocolat, ces dires s'appliquent tout aussi bien à ses phases préliminaires, de la récolte des fèves à leur transport jusque dans les usines de transformation. Car tout l'enjeu de ces différentes étapes se réduit à la préservation de la qualité de la fève de cacao afin de présenter un produit d'excellence au consommateur.
- 282.** Le transport maritime de cacao constitue à cet égard la pierre angulaire d'un commerce par essence international. Soumis à de nombreux risques, à la fois inhérents à sa nature mais aussi inhérents à la nature d'un voyage en mer, la fève ne doit sa bonne conservation qu'au pratique développées par les professionnels du secteur, faute de l'utilisation de moyens de charge adéquats.
- 283.** A cet égard, il apparaît indispensable que les conteneurs *dry* soient habillés de façon appropriée pour limiter les effets de la condensation si dévastatrice. Mais l'évolution des pratiques ne doit pas s'arrêter en si bon chemin. D'autres façon de limiter les dommages ont été développé comme le transport des sacs sous vide. Même si ceux-là doivent encore faire leurs preuves, il est fort à parier qu'ils constituent l'avenir du transport maritime de cacao en conteneurs.
- 284.** Toutefois, la prépondérance de ce risque est, sur le plan du régime spécial de responsabilité du transporteur maritime, assimilable à un vice-propre de la marchandise, lui permettant ainsi de s'exonérer. Le chargeur/exportateur se retrouve par conséquent démuné en cas de réalisation d'une telle avarie (représentant 95% des sinistres) et pèsera ainsi sur lui la quasi-intégralité des risques liés au transport.

- 285.** Cette solution si désavantageuse pour les ayants-droits marchandises entrainera peut-être une évolution des pratiques du côté des exportateurs. Prférant les acheminements en vrac ils se tourneront éventuellement vers l'affrètement, qui au travers d'une totale liberté contractuelle, leur évitera tous les écueils du régime de limitation de responsabilité du transporteur maritime
- 286.** Quoiqu'il en soit le mécanisme de l'assurance sur facultés permettra de substituer la personne supportant les conséquences d'un tel risque, soulageant ainsi le négociant. Néanmoins, le recours à l'assurance ne devra se faire qu'au moyen d'une personnalisation de la police, car celles proposées par le marché ne permettront une couverture suffisante en raison de l'exclusion d'une multiple de risques, dont notamment les plus élémentaires.
- 287.** Enfin, soulignons qu'au-delà des risques purement techniques liés au transport maritime, le commerce international de cacao est en proie à de nombreux bouleversements en accord avec son temps. Nous avons pu constater que les rouages de ce marché empêchaient les petits producteurs de retirer de leur travail un salaire convenable et que les plantations d'Afrique de l'Ouest sont encore et toujours assujetties à la pauvreté et au travail des enfants.
- 288.** Malgré les évolutions règlementaires et la création de labels, les choses peines à bouger. Il reste à espérer que le fonctionnement actuel se transforme en faveur d'une économie plus juste, transparente et durable. En ce sens, la prorogation pour deux ans de l'Accord International sur la Cacao, intervenue en juillet dernier, laisse entrevoir du côté des Etats parties une volonté de continuer vers l'amélioration de la filière mondiale du cacao¹⁴⁵. La tendance peut également s'illustrer par la récente décision du gouvernement de Côte d'Ivoire de céder aux exportateurs et transformateurs locaux au minimum 20% des exportations de fèves, mettant un terme au monopole des quelques multinationales étrangères et profitant ainsi à l'économie locale¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Prorogation de l'Accord International sur le Cacao jusque 2024, et de bons progrès dans sa révision, ICCO, 9 juillet 2021

¹⁴⁶ Cacao : La Côte d'Ivoire attribue 20% de ses exportations à ses négociants, Le Figaro/AFP, 26 mai 2021

Bibliographie

Codes et lois

Code civil

Code de commerce

Code des transports

Code des assurances

Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU), janvier 2014

Ordonnance n°2011-482 du 28 décembre 2011 fixant les règles relatives à la Commercialisation du Café et du Cacao et à la Régulation de la Filière Café-Cacao, République de Côte D'Ivoire, 2011

Ghana Cocoa Board Act, République du Ghana, 1984

Ouvrages

C. J. Berr, *Assurance maritime*, Répertoire de droit commercial, Dalloz, 2012

J-P. Beurier (dir.), *Droit maritimes*, Dalloz, 3^{ème} édition, 2014, 1792 pages

P. Bonassies, C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^{ème} édition, 2016, 1056 pages

G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, PUF, 11^{ème} édition, 2016

C. De Cet Bertin, *Introduction au droit maritime*, Ellipses, 2008, 160 pages

R. A. Dehove (dir.), *Le Lamy Dehove*, Wolters Kluwer, 2019

J. Delaborde, *Traité des avaries particulières sur marchandises dans leurs rapports avec le contrat d'assurances maritime*, 2^{ème} édition, Chez Renard, 1838

P. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, 14^{ème} édition, 2020, 1057 pages

R. De Smet, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes T. I*, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1959

L. Garcia-Campillo (dir.), *Le Lamy Transport T.II*, Wolters Kluwer, 2021

P. Garoche, *Les marchandises et les conditions de leur transport à bord des navires*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1949

N. Harwich, *Histoire du chocolat*, Éditions Desjonquères, 2012

F. Léry, *Le cacao*, Que sais-je ? Presses Universitaires de France, 1954

P. Lureau, P. Olive, *Commentaire de la Police Française d'Assurances Maritimes sur Facultés*, 2^{ème} édition, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1952

A. Montas, *Droit maritime*, Vuibert, 3^{ème} édition, 2021, 304 pages

G. Ripert, *Droit maritime T. III*, Rousseau et Cie, 3^{ème} édition, 1930, 959 pages

R. Rodière, E. Du Pontavice, *Droit maritime*, 12^{ème} édition, Dalloz, 1997

G. Piette, *Droit maritime*, Éditions A. Pedone, 2017, 614 pages

G. Piette, *Transports maritime*, Répertoire de droit commercial, Dalloz, 2018

W. Tetley, *Marine Cargo Claims vol. 2*, Fourth Edition, Thomson Carswell, 2008

D. Quélus, *Histoire naturelle du cacao et du sucre*, Laurent D'houry imprimeur, 1719

Lloyd's Survey Handbook, The Corporation of Lloyd's, 1956

Organisations/Institutions spécialisées

International Cocoa Organization (ICCO): <https://www.icco.org/>

The Federation of Cocoa Commerce London
(FCC): <https://www.cocoafederation.com/>

Conseil Café Cacao (CCC) : <http://www.conseilcafecacao.ci/>

Cocoa Marketing Company Ltd. (CMC): <https://www.cocoamarketing.com.gh/>

European Cocoa Association (ECA) : <https://www.eurococoa.com/fr/>

Organisation de Coopération et de Développement Économiques
(OCDE) : <https://www.oecd.org/fr/>

Fédération Française de l'Assurance (FFA) : <https://www.ffa-assurance.fr/>

Thèses et mémoires

H. Adil, La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance : causes d'exonération et limitation légales, Université de Montréal, 2005

R. Barral, La freinte de route dans le transport maritime, CDMT, 2012

D. Castera, Le transport de riz par voie maritime, CDMT, 2020

Louis Dadre, Droit français de la police d'assurance maritime : commentaire de l'article 332 C. Com, Thèse de la Faculté de droit d'Aix, 1884

B-S. D, Le transport maritime de céréales, CDMT, 1999

J. D, Transport maritime des principales variétés de fruits sous température dirigées, CDMT, 2004

M. E, L'assurance maritime dans la zone CIMA : étude sur les obligations de police locale, CDMT, 2017

R. E, Assurances maritimes, assurances terrestres : tronc commun et ramification, CDMT, 2010

A. L, La logistique des marchandises transportées en vrac par voie maritime, CDMT, 2004

G. Rizk, L'exonération du transporteur maritime pour vice propre de la marchandise et faute du chargeur, CDMT, 1996

P. R, Les transport maritimes de marchandises en vrac, CDMT, 2002

Articles de revues

Effect of Temperature and Relative Humidity during Transportation on Green Coffee Bean Moisture Content and Ochratoxin A Production, Hector A. Palacios-Cabrera, Journal of Food Protection, Vol. 70, No. 1, 2007, Pages 164-171

Côte d'ivoire : Abidjan fait son beurre sur le cacao, H.D., Le Journal de la Marine Marchande, 2 septembre 2011

Controlling risks in sea transportation of cocoa beans, Yilmaz Uygun, Syed Asad Imam Jafri, Cogent Business & Management vol. 7, 2020

Trafic des enfants dans les champs de cacao, Bamba Ladji, Revue de l'enfance et de l'adolescence n°95, pages 187 à 202, 2017

Cacao : les cours s'envolent à cause du conflit entre les pays producteurs et les industriels, AFP infos économiques, 20 novembre 2020

La montée en puissance du négoce international de matière premières, Philippe Chalmin, Le Monde Diplomatique, mai 1982

Cocoa FAU 16, Agro Industry Profils, World Bank, 1986

Statement on Humidity Management during the Transport of Goods, International Union of Marine Insurance, 2017

The risks and tricks associated with loading cocoa beans in containers, International Union of Marine Insurance, DPS Africa, Caroline Paul, 2018

Sites internet

Transport Information Service, Cargo loss prevention information from German marine insurers, GDV Die Deutschen Vericherer: https://www.tis-gdv.de/tis_e/inhalt.html/

Bulk Carrier Guide, 2010: <http://www.bulkcarrierguide.com/>

Cargo Handbook, BMT Netherlands: <https://www.cargohandbook.com/>

Annexes

**Annexe 1 : Polices d'assurances maritimes sur facultés types françaises
« tous risques » et « FAP sauf »**

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises) Garantie "TOUS RISQUES"

DU 1^{er} JUILLET 2009

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. -

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées et transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. -

Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, **à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance** et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. -

1° La présente assurance ne s'applique pas :

- à la **responsabilité** quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- aux conséquences des **obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale** de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- aux facultés faisant l'objet d'un **commerce prohibé ou clandestin**.

2° La présente assurance s'applique uniquement :

- si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),
- et si la Compagnie possède "l'attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affrètement "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquiesce des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. -

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

CHAPITRE II – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1- GARANTIES

ARTICLE 5. -

Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées, y compris lorsque ces dommages et pertes résultent du chargement ou du déchargement effectué par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance.

Toutefois :

1° Le **manquant de tout ou partie du contenu d'un colis** n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatées dans les formes indiquées à l'article 17. **La disparition** d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive ;

2° Les **facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport** ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après : naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation ; incendie ou explosion ; raz de marée ; foudre ; abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; chute d'aéronefs ; voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement. Elles sont garanties, en outre, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance.

ARTICLE 6. -

Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, à moins qu'ils ne résultent d'une exclusion énoncée à l'article 7 :

1° les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;

2° les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

3° la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 - EXCLUSIONS

ARTICLE 7. -

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

- confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;
- fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;
- vice propre des facultés assurées ; vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ; freinte de route en usage ;
- absence, insuffisance ou inadaptation :
 - de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
 - du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;
- retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;
- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
 - captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
 - émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
 - piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

CHAPITRE III – TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. -

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 9. -

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance

demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. -

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. -

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV – VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. -

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

CHAPITRE V – OBLIGATIONS DES PARTIES

1 – OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 13. –

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. **En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.**

ARTICLE 14. –

1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.
2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 15. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

ARTICLE 16. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 17. –

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

ARTICLE 18. –

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

2 – OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

ARTICLE 19. –

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 20. –

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée. L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de l'expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

ARTICLE 21. –

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

ARTICLE 22. –

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

ARTICLE 23. –

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

ARTICLE 24. –

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

ARTICLE 25. –

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la freinte usuelle de route.

ARTICLE 26. –

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :

- 1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- 2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;
- 3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. –

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. –

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

ARTICLE 29. –

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

ARTICLE 30. –

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.**

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. –

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 32. –

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 33. –

L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.

Assuré	Description des facultés
Courtier	
Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels	Valeur assurée
Navire de mer	Assureurs
Conditions d'Assurances	
Commissaire d'Avaries	
	Signature
	Date

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises) Garantie "TOUS RISQUES"

DU 1^{er} JUILLET 2009

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du titre VII du Livre 1^{er} du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. –

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées et transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. –

Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, **à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance** et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. –

1° La présente assurance ne s'applique pas :

- à la **responsabilité** quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- aux conséquences des **obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale** de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- aux facultés faisant l'objet d'un **commerce prohibé ou clandestin**.

2° La présente assurance s'applique uniquement :

- si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),
- et si la Compagnie possède l'"attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. –

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

CHAPITRE II – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1- GARANTIES

ARTICLE 5. –

Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées, y compris lorsque ces dommages et pertes résultent du chargement ou du déchargement effectué par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance.

Toutefois :

- le **manquant de tout ou partie du contenu d'un colis** n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatées dans les formes indiquées à l'article 17. La **disparition** d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive ;
- les **facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport** ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après : naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation ; incendie ou explosion ; raz de marée ; foudre ; abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; chute d'aéronefs ; voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement. Elles sont garanties, en outre, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance.

ARTICLE 6. –

Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, à moins qu'ils ne résultent d'une exclusion énoncée à l'article 7 :

- les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

CHAPITRE III – TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. –

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 9. –

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure

ARTICLE 12. –

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

- soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

- la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 – EXCLUSIONS

ARTICLE 7. –

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

- confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;
- fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;
- vice propre des facultés assurées ; vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ; freinte de route en usage ;
- absence, insuffisance ou inadaptation :
 - de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
 - du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;
- retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;
- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
 - captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
 - émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
 - piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. –

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. –

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV – VALEUR ASSURÉE

- soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

- soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

- soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

CHAPITRE V – OBLIGATIONS DES PARTIES

1 – OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 13. –

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. **En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.**

ARTICLE 14. –

1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.
2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 15. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

ARTICLE 16. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 17. –

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque l'un des événements énumérés à l'article 5 s'est réalisé ou est réputé s'être réalisé, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

ARTICLE 18. –

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

2 – OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

ARTICLE 19. –

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 20. –

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de l'expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

ARTICLE 21. –

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

ARTICLE 22. –

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

ARTICLE 23. –

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

ARTICLE 24. –

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

ARTICLE 25. –

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la freinte usuelle de route.

ARTICLE 26. –

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :
1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
2° dans le cas où le navire transporteur, par suite d'un événement garanti, est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;
3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. –

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. –

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

ARTICLE 29. –

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, **sans solidarité avec les autres**, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

ARTICLE 30. –

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.**

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. –

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 32. –

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 33. –

L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises) Garantie "F.A.P. Sauf..."

(Garantie Franc d'Avaries Particulières sauf celles résultant d'un événement majeur énuméré dans la police)

DU 1^{er} JUILLET 2009

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. –

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées et transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. –

Elle s'applique aux facultés préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, **à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance** et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. –

1° La présente assurance ne s'applique pas :

- à la **responsabilité** quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- aux conséquences des **obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale** de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- aux facultés faisant l'objet d'un **commerce prohibé ou clandestin**.

2° La présente assurance s'applique uniquement :

- si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),
- et si la Compagnie possède "l'attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. –

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

CHAPITRE II – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1- GARANTIES

ARTICLE 5. –

1° Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux facultés assurées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;
- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ;
- voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ;
- déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;
- écroulement de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;
- rupture de digues ou de canalisations ;
- chute d'arbres, éboulements ou avalanches ;
- inondation, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée ;
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;
- incendie ou explosion ;
- chute d'aéronefs.

2° Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations munis ou non d'installations appropriées pour ce type de transport peuvent, en outre, être garanties, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer.

ARTICLE 6. –

A - Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés à l'article 5-1° :

- les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

B - A moins que l'événement y donnant lieu ne résulte d'une exclusion énoncée à l'article 7, sont garantis, à concurrence de leur montant mais proportionnellement à la valeur assurée, la contribution des facultés assurées aux avaries communes

ainsi que les frais d'assistance. L'assureur accepte, en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 – EXCLUSIONS

ARTICLE 7. –

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

- confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;
- fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;
- vice propre des facultés assurées ; vers et vermines ; influence de la température ; freinte de route en usage ;
- absence, insuffisance ou inadaptation :
 - de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
 - du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;
- retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;
- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
 - captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
 - émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
 - piraterie.

CHAPITRE III – TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. –

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 9. –

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure

acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. –

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. –

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV – VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. –

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

- soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

- soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

- soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

- soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

CHAPITRE V – OBLIGATIONS DES PARTIES

1 – OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 13. –

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. **En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.**

ARTICLE 14. –

1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.
2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 15. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

ARTICLE 16. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 17. –

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

ARTICLE 18. –

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

2 – OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

ARTICLE 19. –

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 20. –

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par

comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de l'expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

ARTICLE 21. –

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

ARTICLE 22. –

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

ARTICLE 23. –

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

ARTICLE 24. –

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

ARTICLE 25. –

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la freinte usuelle de route.

ARTICLE 26. –

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :

1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;

2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;

3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. –

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. –

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

ARTICLE 29. –

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, **sans solidarité avec les autres**, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

ARTICLE 30. –

L'assureur-aprêteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.**

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. –

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 32. –

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 33. –

L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.

Assuré	Description des facultés	
Courtier		
Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels	Valeur assurée	
Navire de mer	Assureurs	
Conditions d'Assurances		
Commissaire d'Avaries		
	Signature	Date

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises) Garantie "F.A.P. Sauf..."

(Garantie Franc d'Avaries Particulières sauf celles résultant d'un événement majeur énuméré dans la police)

DU 1^{er} JUILLET 2009

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. –

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées et transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. –

Elle s'applique aux facultés, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. –

1° La présente assurance ne s'applique pas :

- à la **responsabilité** quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- aux conséquences des **obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale** de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- aux facultés faisant l'objet d'un **commerce prohibé ou clandestin**.

2° La présente assurance s'applique uniquement :

- si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),
- et si la Compagnie possède "l'attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquiesce des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. –

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

CHAPITRE II – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1- GARANTIES

ARTICLE 5. –

1° Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux facultés assurées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;
- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ;
- voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ;
- déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;
- écroulement de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;
- rupture de digues ou de canalisations ;
- chute d'arbres, éboulements ou avalanches ;
- inondation, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée ;
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;
- incendie ou explosion ;
- chute d'aéronefs.

2° Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations munis ou non d'installations appropriées pour ce type de transport peuvent, en outre, être garanties, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer.

ARTICLE 6. –

A- Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés à l'article 5-1° :

- les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

B- A moins que l'événement y donnant lieu ne résulte d'une exclusion énoncée à l'article 7, sont garantis, à concurrence de leur montant mais proportionnellement

à la valeur assurée, la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance. L'assureur accepte, en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 – EXCLUSIONS

ARTICLE 7. –

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

- confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;
- fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;
- vice propre des facultés assurées ; vers et vermines ; influence de la température ; freinte de route en usage ;
- absence, insuffisance ou inadaptation :
 - de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
 - du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;
- retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;
- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
 - captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
 - émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
 - piraterie.

CHAPITRE III – TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. –

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 9. –

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure

acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. –

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. –

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV – VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. –

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

- soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

- soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;
- soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;
- soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

CHAPITRE V – OBLIGATIONS DES PARTIES

1 – OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 13. –

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. **En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.**

ARTICLE 14. –

1°) L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.
2°) De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 15. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

ARTICLE 16. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 17. –

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque l'un des événements énumérés à l'article 5 s'est réalisé ou est réputé s'être réalisé, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

ARTICLE 18. –

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

2 – OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

ARTICLE 19. –

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 20. –

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient

eu à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de l'expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

ARTICLE 21. –

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

ARTICLE 22. –

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

ARTICLE 23. –

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

ARTICLE 24. –

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

ARTICLE 25. –

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la freinte usuelle de route.

ARTICLE 26. –

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :

- 1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- 2° dans le cas où le navire transporteur, par suite d'un événement garanti, est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;
- 3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. –

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. –

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

ARTICLE 29. –

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, **sans solidarité avec les autres**, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

ARTICLE 30. –

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.**

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. –

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 32. –

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 33. –

L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.

Tables des matières

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE	2
ABREVIATIONS	3
INTRODUCTION	4
I - Biologie et origine du cacao	5
II - Marché mondial du cacao : économie et géographie	7
III - Normalisation du marché	10
A - Régulation technique	10
B - Régulation étatique	11
PARTIE I - LE RISQUE LIE AU TRANSPORT MARITIME DE CACAO	13
<i>TITRE I - LES RISQUES ENCOURUS PAR LES FEVES DE CACAO AU COURS DU VOYAGE</i>	
<i>MARITIME</i>	13
CHAPITRE I - La nature intrinsèque du cacao : premier facteur de risque	14
Section I - La condensation comme clé de voûte du transport maritime de cacao	14
Section II - Le risque d'infestation de la cargaison	19
CHAPITRE II - Les risques inhérents au mode de transport par voie maritime.....	22
Section I - Les risques consécutifs à l'opération de transport.....	22
Section II - Les risques consécutifs aux activités connexes au transport maritime	26
<i>TITRE II - LA CONSEQUENCE DES RISQUES SUR LES SINISTRES ET LES RECOURS EXERCES A</i>	
<i>L'ENCONTRE DU TRANSPORTEUR MARITIME</i>	30
CHAPITRE I - La prévention et la pratique au service des chargeurs	31
Section I - Les solutions préventives mise en œuvre en vue de diminuer les dommages	31
Section II - La minimisation des dommages par la prévention.....	35
CHAPITRE II - Quelle responsabilité du transporteur maritime dans le transport de cacao ?	38
Section I - La quasi-absence de recours en matière de transport maritime de cacao : vice- propre, nuance et jurisprudence	39
Section II - Les alternatives envisageables à l'engagement de la responsabilité du transporteur maritime	43
PARTIE II - L'INTEGRATION DES RISQUES DANS LES POLICES D'ASSURANCE	51
<i>TITRE I - L'ANALYSE DU RISQUE A LA LUMIERE DE L'ASSURANCE MARITIME FACULTES</i> ..	52
CHAPITRE I - L'insuffisante couverture des conditions générales d'assurances maritimes sur facultés	52
Section I - L'exigence d'une couverture assurantielle maximale	53
Section II - L'inadéquation des polices types facultés au transport maritime de cacao	56
CHAPITRE II - La mise en place de conditions particulières.....	60
Section I - La couverture de la condensation.....	60
Section II - La couverture des risques annexes	64
<i>TITRE II - LA SURVENANCE DU RISQUE</i>	67
CHAPITRE I - La gestion opérationnelle du sinistre	67
Section I - La gestion de l'avarie par l'assureur et le réceptionnaire	68
Section II - Le rôle de l'expert dans la détermination des dommages.....	71
CHAPITRE II - Réflexions sur l'avenir du transport maritime de cacao	73
Section I - La résurgence du commerce maritime à la voile.....	73
Section II - Implications économiques, sociales et environnementales du commerce de cacao	76
CONCLUSION	80
BIBLIOGRAPHIE	82
ANNEXES	85
TABLES DES MATIERES	86

RESUME – Le transport maritime de cacao : risques, responsabilité et couverture

Le cacao est une commodité qui se positionne au cœur des échanges commerciaux mondiaux. Sa production se situant sur trois continents différents et sa consommation se concentrant dans les pays du Nord, son transport par voie maritime est par essence indispensable. Ce présent mémoire tend ainsi à présenter les principales implications d'un tel voyage d'un point de vue technique et juridique.

Puisque la fève de cacao est une marchandise qui encoure de nombreux risques au cours de son transport, nous nous appliquons à présenter ici la mise en œuvre des soins appropriés à sa conservation. Et tandis que le régime de responsabilité du transporteur maritime ne prête pas assistance au chargeur dans son rapport de force l'opposant au transporteur, nous abordons la prise en compte de ces risques par l'assurance maritime sur facultés.

SUMMARY – Maritime transportation of cocoa: risks, liability, and insurance coverage

Cocoa beans are at the heart of the global maritime trade. They are produced in three different continents, and their consumption is concentrated in northern countries, thus their transport by sea appears to be essential. This study aims to present the main implications of such transport from both technical and legal point of view.

Cocoa is a commodity which is subject to many risks during his sea voyage. This study will present how appropriate care to the goods should be implemented to preserve the beans. While the maritime carrier liability does not support the shipper in his power struggle with the carrier, the transport risks will be considered under insurance coverage policy.

Mots clés : Cacao, fèves, prévention des risques, condensation, transport maritime de marchandises, responsabilité du transporteur maritime, Assurance maritime sur facultés.

Key words: Cocoa, beans, prevention of risks, sweat, transportation of goods by sea, maritime carrier's liability, cargo maritime insurance.