

# Le nouveau rôle de l'assureur transport



Les informations fournies à l'assureur permettent de dégager les points de vulnérabilité, de dimensionner la couverture du risque et de recommander des mesures de prévention

**Affaire de spécialistes, le transport échappe à l'expertise de nombreux chargeurs qui l'externalisent de plus en plus. En parallèle, la gestion du transport se complexifie et les risques associés aussi. Si la relation donneur d'ordre - transporteur et leurs obligations respectives semblent figées dans le domaine des assurances, le périmètre de compétences et de conseils de l'assureur se développe en revanche pour s'adapter à ces évolutions.**

Au quotidien, le chargeur confie ses marchandises à un prestataire dans le cadre d'un contrat de transport. Dès lors, il n'est plus en mesure de contrôler directement les risques encourus par son fret. Au moment de la préparation de l'envoi, il lui revient alors de le préserver autant que possible contre les agressions éventuelles survenant au cours de la chaîne de transport, et d'une façon générale, contre tous les aléas. De son côté, le prestataire est en théorie responsable des marchandises qui lui sont confiées. En théorie car il est rare qu'il puisse contrôler plusieurs éléments : poids réel, emballage adéquat, nature exacte des produits etc. Malgré ce constat, certains dommages dont il ne peut maîtriser l'origine, risquent de lui être imputés comme la casse, la rupture de la chaîne du froid, l'insuffisance d'arrimage etc.

## Le risque zéro impossible

Le risque en cours de transport dépend de plusieurs facteurs : nature de la marchandise, adéquation du mode et des moyens de transport selon le fret à traiter, organisation du transport, et les aléas. En clair, même si les spécifications sont précisées par le chargeur et la réputation

du transporteur excellente, nul n'est à l'abri d'un dommage ni à même de garantir à 100 % un acheminement sans risque. Aussi, la préparation d'un transport mérite-t-elle une approche préventive tenant compte d'une série de causes directes et indirectes. Les premières relèvent de l'industrie même du transport, les secondes du chargeur et résultent par exemple d'anomalies ou de l'inadéquation de l'emballage, de consignes insuffisantes etc. Dans tous les cas, ne pas confondre *cause* et *nature* d'un événement ou d'un sinistre : une casse, une perte ou un vol résultent souvent d'une combinaison de causes directes ou indirectes dont l'élimination d'une seule peut le plus souvent permettre de l'éviter.

## Evaluation et suivi du risque

Preneurs du risque, les grands assureurs dotés d'équipes de spécialistes issues du monde du transport disposent d'informations détaillées sur les circonstances des sinistres, de leur fréquence et de leur gravité, soit une

base de données sur toutes les phases du risque ainsi que sur les acteurs qui composent l'offre de transport (tous modes). Laquelle leur permet de délivrer deux types de prestations aux chargeurs : le *risk assessment* (évaluation du risque), et le suivi du risque. La pertinence de ces prestations repose sur la qualité et l'exhaustivité des informations fournies à l'assureur. Avec le nombre de voyages, les volumes, les valeurs, l'identification des sites de transit et de stockage, la cartographie des flux de marchandises constitue la première série d'informations à communiquer. Elle permet notamment de dégager les points de vulnérabilité, de dimensionner la couverture et de recommander voire de mettre en place des mesures de prévention prioritaires. Autres données à communiquer : la sinistralité ayant ou non fait l'objet d'une déclaration.

## Politique de prévention

Œuvrer à la mise en place d'une politique de prévention des risques transport est certainement le meilleur moyen pour optimiser les conditions d'assurance et la couverture des risques. Sept étapes sont à respecter : Mesurer les enjeux et les attentes, faire un état des lieux, établir un profil de la sinistralité et mettre en évidence les zones de vulnérabilité, fixer des objectifs, travailler à plusieurs niveaux (stratégique, tactique, opérationnel), organiser et exploiter les retours d'expérience, anticiper l'évolution des risques et prévoir les mesures de contention ad hoc. ■ Erick Demangeon

Article réalisé à partir du cahier technique "Paroles d'experts : actualités en matière de transport de marchandises" publié par l'Association pour le management des risques et des assurances de l'entreprise (Amrae).



L'insuffisance d'arrimage peut être à l'origine d'accidents graves

Assurances maritimes

# Autant de sinistres, mais plus onéreux



MARINE NATIONALE

Le YM Uranus en difficulté au Sud d'Ouessant. La taille moyenne des navires-citernes est passée de 8000 tonneaux en 2008 à 36 000 en 2010

Le marché de l'assurance maritime connaît une légère augmentation. Au niveau des assurances corps et machines, les encaissements ont été en effet marqués d'une petite progression, du fait de l'accroissement de la flotte mondiale. Arrêtés à fin août 2010, les chiffres montrent un volume d'encaissements de 6,6 milliards d'USD en 2009 contre 6,4 pour 2008. "En 2010, on a pu constater un regain d'activité chez nos clients", indique le dernier rapport de Barry Rogliano Salles (BRS). En effet, les navires qui étaient au chômage en 2009 ont été pour la plupart réactivés en 2010 ; les taux de fret ont pu regagner dans certains secteurs, notamment les porte-conteneurs. Par ailleurs, les valeurs assurées ont été revues à la hausse".

navires-citernes n'évoluent pas en nombre, elles concernent des navires de plus en plus importants. "La taille moyenne des vraquiers perdus est passée de 19 000 tonneaux de jauge brute en 2008 à 23 000 en 2009 et 32 000 en 2010. Pour les navires-citernes, la moyenne progresse de 8 000 à 11 000 et à 36 000 tonneaux entre 2008 et 2010".

## La piraterie en hausse dramatique

En ce qui concerne les assurances facultés, la situation reflétait en 2009 la situation économique mondiale. Les niveaux de primes se sont globalement contractés par rapport à 2008 et 2007. Avec la reprise des échanges internatio-

naux en 2010, conjuguée avec la hausse des prix des matières premières, la profession attendait une augmentation significative du chiffre d'affaires de l'assurance transport. "En l'absence prévisible d'augmentation des tarifications en 2011, c'est peut-être l'augmentation de la masse assurable qui permettra au marché de retrouver des niveaux de rentabilité satisfaisants", indique le rapport BRS.

Mais s'il est un sujet qui inquiète plus que jamais les armateurs et leurs assureurs, c'est bien celui de la piraterie. La garantie contre la piraterie est désormais couverte par la police



MARINE NATIONALE

Contrôle d'un bateau au large de la Somalie dans le cadre de l'opération Atalante

risques de guerre. Malheureusement, sur ce difficile problème, la situation est loin de s'arranger. Les dernières statistiques publiées par le Bureau maritime international (BMI) sont alarmantes : l'an dernier, 445 attaques contre des navires ont été dénombrées (+ 10 % par rapport à 2009) ; 53 navires ont été détournés, 1 181 marins pris en otage mais aussi 8 tués. 49 navires détournés et 1 016 marins pris en otage l'ont été dans la seule région des côtes somaliennes. Le premier trimestre 2011 s'inscrit lui aussi à un niveau record avec 142 attaques dans le monde (dont 97 en Somalie) et 18 navires détournés dont 15 en Somalie. "Nous enregistrons un accroissement dramatique de la violence et des techniques utilisées par les pirates dans les mers somaliennes", a expliqué le Capitaine Pottengal Mukundan, directeur du Bureau Maritime International. ■

## Degrés de risque : nouveau contexte

"Les risques liés au transport de marchandises ne varient pas vraiment en nature : vols, disparitions, dégradations, immobilisations restent d'actualité. Néanmoins, ils évoluent constamment en intensité en fonction de plusieurs facteurs", selon Alain Delcroix d'Axa Corporate Solutions.

Parmi ces facteurs, l'Association pour le management des risques et des assurances de l'entreprise (Amrae) identifie :

- L'environnement politique et social des routes ou régions empruntées par les flux de marchandises
- La massification des flux qui résulte du

modèle économique du transport international fondé sur l'intégration logistique

- Les évolutions technologiques comme le gigantisme dans le transport maritime de conteneurs
- Les effets induits des phénomènes tels que le terrorisme ou la piraterie
- L'évolution et la segmentation des compétences, la perte de savoir-faire
- L'évolution du contexte juridique et des législations locales comme par exemple l'impact du renforcement des règles en matière de sûreté/sécurité, la création du statut d'Opérateur Economique Agréé (OEA), les incoterms, les liners terms etc. ■ E. D.

La Rédaction