

Rapport d'analyse de la politique risques et assurances du Port Autonome de Pointe Noire (PAPN)

-1-Contexte de l'étude :

Extrait de la mission confiée

«1. Entité concernée

Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) au Congo : cf. caractéristiques au paragraphe 4.

2. Objectif

Audit de l'adéquation des contrats d'assurances

3. Aspects

Politique et contrats dans les domaines suivants :

- Assurances des biens
- Assurances des responsabilités
- Assurances des risques d'exploitation

4. Caractéristiques du PAPN

Le PAPN occupe une superficie de 84 ha et est capable de recevoir des navires calant 34 pieds et mesurant 234 m de longueur.

Il est protégé par une digue intérieure de 1 800 mètres et sa passe d'entrée mesure 180 mètres.

Le quai mesure 2 861 mètres linéaires dont :

- 2 135 m pour le port commercial (11 postes en eau profonde de 7,30 à 13,20 m, 4 postes de faible profondeur)
- 726 m pour le terminal pétrolier avec des fonds de 4 à 6 m.

En 2005, le trafic a été de 1,89 millions de tonnes pour le port commercial et de 8,9 millions de tonnes pour le terminal pétrolier.

Le port dispose :

- de 2 parcs à conteneurs de 6 ha,
- des parcs à bois de 190.000 m²,
- d'un silo à ciment de 10.000 t,
- d'un silo à céréales de 15 000 t,
- d'installations frigorifiques,
- de dépôts de stockage d'hydrocarbures.

Le port fonctionne 24 h/24 : un personnel est disponible pour assurer les opérations de pilotage et de remorquage.

Les services de réparation navale sont dotés d'un slipway d'une capacité de 700 t et de diverses machines et outils.

La manutention, l'acconage, le transit, le stockage et la consignation sont assurés par des opérateurs privés.

Certains investissements sont préfinancés par les amodiataires.

-2-Déroulement de l'étude :

Après quelques difficultés pour obtenir les rendez-vous la mission s'est déroulée selon le planning suivant :

- rencontre avec le secrétaire général, M.Ketta, le 24 janvier
- envoi du courrier suivant le 25 janvier précisant la liste des documents à consulter et le planning des visites.

Pointe Noire, le 25 janvier 2007

Monsieur Alain Ketta Banguyd
Secrétaire Général
Port Autonome de Pointe Noire

Monsieur le Secrétaire Général

Suite à notre rencontre d'hier soir 24 janvier je vous confirme les éléments d'information et les rencontres nécessaires pour accomplir la mission qui m'est confiée dans le cadre de l'analyse globale menée actuellement par KPMG.

Objet de ma mission :

Inventaire des risques significatifs pour le PAPN
Examen des contrats d'assurance ou conventions de transferts de risques existant
Détermination des risques non couverts.

Pour ce faire je souhaite procéder comme suit :

- Visite de vos installations portuaires et de stockage si possible accompagné de votre responsable sécurité
- Revue en vos locaux de vos contrats d'assurance ou conventions de toutes natures transférant certains risques à des tiers. La liste des risques non limitative est
 - Dommages de toutes natures et pertes d'exploitation
 - Responsabilité (civile, professionnelle, produits livrés, ...)
 - Transport
 - Maritime (dommages et avaries mais aussi RC incluant les garanties type P&I club)
 - Automobile
 - Retraite
 - Prévoyance
 - Santé
 - RC mandataires ou comptables publics
- Entretiens avec les personnes suivantes :
 - Responsable sécurité (peut se faire lors de la visite des installations)
 - Responsable assurances
 - Responsable juridique
 - Responsable ressources humaines
 - Secrétaire Général

Un point particulier sera apporté lors des discussions avec les responsables assurances , juridiques ou le Secrétaire Général sur les clauses exonératoires et limitatives de responsabilité dans les contrats commerciaux, les baux, les concessions et tous les contrats avec les tiers.

Pour faciliter notre analyse il nous serait agréable d'obtenir avant notre étude une expertise des capitaux exposés ou à défaut un état synthétique des immobilisations.

Un plan de masse sommaire du site nous aiderait dans la détermination des risques dommages majeurs.

Je vous remercie de me faciliter cette mission en informant vos collaborateurs et en organisant les rendez vous.

Je vous propose d'intervenir les 26 et 29 janvier puis les 6 et 7 février pour l'ensemble de ces analyses en vous laissant le soin de les planifier selon l'activité et les disponibilités de vos collaborateurs.

Veillez croire, Monsieur le Secrétaire Général, en ma parfaite considération.

Philippe Lecreux

Copie : Oliva Ramorson (KPMG)

- visite sommaire des installations portuaires sur une durée de 3 heures uniquement réparties en 4 séances les 26 et 29 janvier et 6 et 7 février
- accès aux contrats d'assurance les 12 et 17 mars
- Pas d'entretien avec les responsables

-3-Observations :

Visite du site

La visite des installations n'est pas exhaustive et ne remplace pas une visite d'analyse et de recommandations en matière de prévention ni une inspection technique complète. Elle n'a eu pour but que de donner une vue sommaire permettant d'apprécier l'état global des installations de l'organisation et des procédures.

L'infrastructure routière est particulièrement dégradée pouvant causer des accidents et exposer la responsabilité du PAPN.

Les quais exploités par le PAPN eux-mêmes sont dans une situation de non entretien et de vétusté.

Les deux zones de stockage de containers concédées à Socotrans et à Delmas sont en excellent état et maintenues propres et accessibles.

Le terminal pétrolier est libre d'accès sans contrôle des interdictions de fumer ou autre et les amarres des navires sont en dehors du périmètre clôturé.

Le développement d'une activité bois avec futur chargement de copeaux sur le même terminal semble incompatible car elle fera coexister risque pétrolier avec vapeurs inflammables et risque d'électricité statique avec bandes transporteuses.

Les stockages pétroliers eux-mêmes n'ont pas été visités

Les hangars de stockage sont généralement de structure béton avec toiture métallique en état correct d'entretien. Par contre le contenu est mal identifié et il n'est pas possible de savoir en temps réel la nature des diverses marchandises stockées ni leur éventuelle incompatibilité. Nous avons constaté la proximité de marchandises aussi diverses que fûts de produits inflammables, farine, groupes électrogènes, toles,...

Le silo à ciment récemment transféré de la Ste Cim Congo à la Compagnie Congolaise des Ciments (CCC) n'a pas été visité

Le silo à céréales exploité par la Ste Minoco n'a pas été visité

Les installations frigorifiques n'ont pas été visitées.

Le personnel nombreux des douanes ou de l'administration ne contrôle pas vraiment les lieux mais participe uniquement aux procédures de taxation.

La zone de container est bien tenue dans son ensemble mais présente cependant des anomalies flagrantes avec certains conteneurs niveau du sol sous des piles actives aménagés en stockages parasites et clandestins. Les autorités douanières ne peuvent pas ignorer ce fait visible par tout visiteur même néophyte.

La sécurité et l'intervention en cas de sinistre serait assurée par les pompiers du port (24 personnes se relayant en périodes 24h d'activité et 48 heures de repos). Ils sont formés localement mais peu expérimentés. Ils disposent de deux camions avec canon à mousse mais ne connaissent pas les procédures d'intervention sur les divers type de risques (pétrole, poussière de farine , ...) . Des accords d'assistance existeraient avec les pompiers de l'aéroport et avec la raffinerie Coraf.

La présence d'amiante dans certains bâtiments dont la caserne des pompiers expose le personnel et les utilisateurs à ce risque de maladie professionnelle. L'absence de statistique locale sur ce risque peut être due à sa durée de latence de l'ordre de ou supérieure à l'espérance de vie moyenne dans le pays.

Il n'y a pas de contrôle d'accès réel au site. La présence de policiers ou militaires à l'entrée et de douaniers en divers lieux pourrait donner l'illusion d'un contrôle. Le site est en réalité libre d'accès à l'exception des stockages pétroliers et de la zone silo à farine contrôlés par les exploitants eux-mêmes.

Un effort énorme reste à faire pour répondre aux exigences internationales en matière de contrôle d'accès et de sécurité des navires à quai. J'ai moi-même circulé librement dans toute l'enceinte du PAPN avec un simple badge non nominatif, sans photo et sans N° ni date de validité délivré sans enregistrement il y a 18 mois à une autre personne et jamais restitué.

Revue des contrats d'assurance

Les contrats existants sont

- assurance automobile pour les véhicules de tourisme. Assureur AGC, courtier Gras et Savoye. Effet 17.4.02 et avenant de renouvellement disponible jusqu'au 18.4.07. Parc de 26 véhicules et 6 cyclos. Pas de commentaire particulier. Police d'assurance en simple responsabilité selon conditions de marché auprès d'un assureur localement solvable et répondant correctement aux besoins.
- Assurance incendie des bâtiments occupés par le PAPN. Assureur AGC. Pas de courtier. Effet 1.8.06 et en cours jusqu'au 31.7.07. Couverture Incendie explosion tempête et chute d'aéronef pour bâtiments et contenu. Pas de commentaire sur les garanties et l'assureur. Par contre le tarif est supérieur aux garanties identiques souscrites par les occupants d'autres bâtiments similaires sur le port par l'intermédiaire de courtiers (taux 1,50 pour mille contre 1 pour mille sur le contrat AGC/Ascoma cité plus loin ou 1,10 pour mille pour le contrat ARC/CRCAR cité plus loin)
- Assurance globale Responsabilité civile pilotage. Le courtier est Global Conseil Assurance (GCA). Les réassureurs seraient Zurich Energy à Londres et ACE UK selon le courrier du courtier. A noter que nous n'avons pas trouvé trace d'engagement contractuel des assureurs eux-mêmes et qu'il est surprenant d'avoir le nom de 2 réassureurs sans connaître l'assureur direct qui a souscrit le risque avant de se réassurer. Cette 'police' aurait été réassurée par Lloyd's depuis le 1.2.04 et par Zurich Energy et Ace depuis le 1.2.06. Les garanties de cette police seraient selon la lettre du courtier RC corporelle en illimité, RC dommages matériels consécutifs limitée à 150 millions de FCFA RC pollution limitée à 200 millions de FCFA . Une franchise de 20% serait applicable sur tout sinistre. Les navires couverts seraient 'Hinda' remorqueur de 29,5 m et 900CV et 'Mayombe' remorqueur de 34,48 m et 2X 900CV. Curieusement le nouveau remorqueur 'Dji' ne serait pas couvert.

Nous avons demandé le 12 mars que soit bien vérifiés les points ci-dessus. Ils nous a été confirmé le 17 mars par M.Moussiessi-Mberi l'absence de tout document autre que la simple lettre du cabinet GCA et l'absence de toute couverture pour le nouveau remorqueur 'Dji'

- Assurance Incendie des bâtiments concédés. Les statuts du port prévoient l'assurance par le port pour compte des occupants. En pratique la charge d'assurance a été transférée aux occupants qui doivent fournir copie de leur contrat et à défaut le port souscrit pour eux et leur refection. Nous n'avons pas vérifié tous ces contrats mais il semble que ce suivi soit correct. Nous avons fait deux sondages spot.

- Ste Schlumberger n'ayant pas produit de contrat. L'assurance est souscrite par le port pour leur compte auprès de ARC avec le courtier CRCAR. Effet 1.10.05 et avenant valable jusqu'au 30.9.07. Les contrats sont signés par l'assureur ARC mais pas par le bénéficiaire Schlumberger ni par le PAPN. La nature des garanties est conforme aux besoins standard.
- Ste ENI ayant produit son contrat d'assurance. Assureur AGC et courtier Ascoma Congo. Garanties conformes aux besoins standards.
- A ces contrats d'assurance proprement dit s'ajoute un contrat dit d'assurance avec une clinique (Netcare) pour la prise en charge des frais de maladie du personnel prévue dans les obligations légales. Ce contrat d'assurance (ou bien convention avec une clinique?) est daté du 26 mars 2001 et nous n'avons pas vu les avenants de renouvellement intervenus depuis. Les garanties moyennant prime forfaitaire semble nettement insuffisantes ce qui justifient des facturations complémentaires difficilement maîtrisables. La prime mensuelle fixe de 2001 de 12,8 millions semble avoir fortement augmenté mais nous n'avons pas pu connaître ni le montant exact actuel ni la mise à jour de la liste des bénéficiaires. Ce dossier contrôlé directement par le Directeur Général semble particulièrement sensible et sa gestion échappe aux services administratifs, financiers ou juridiques du port. Nous avons entendu de nombreuses rumeurs sur ce dossier sensible mais n'avons pu les vérifier objectivement.

Les garanties classiques non couvertes sont

- Absence de toute garantie en pertes d'exploitation
- Absence de garantie dommages (corps de navire) ou Responsabilité (P&I) pour les remorqueurs sauf le contrat présumé Zurich Energy et ACE cité précédemment sous réserve d'engagement effectif d'assureurs.
- Absence de toute garantie responsabilité exploitation.
- Absence de garantie RC mandataires sociaux ou RC des comptables publics.
- Absence de garanties transport sur facultés (celle-ci n'est peut être pas nécessaire selon la nature exacte de l'activité)

Autres constatations

Nous avons questionné sur l'existence ou non de clauses exonératoires de responsabilité dans les contrats avec les tiers ou conventions d'occupation. Il ne semble pas exister ce type de clause.

-4-Commentaires :

Les risques dommages et responsabilité sont bien réels et amplifiés par l'état d'entretien des installations et l'absence de mesures de sécurité et de contrôle d'accès satisfaisantes.

La gestion des risques ne semble pas intégrée dans les objectifs de la direction du port.

La logique financière des quelques transferts de risques échappe aux règles habituelles de la bonne gouvernance.

-5-Conclusions :

Absence quasi-totale de gestion des risques et climat financier particulièrement occulte dans le choix des rares prestataires effectué par la direction générale du port.

Nous avons recueilli plus de rumeurs et informations officieuses que d'éléments concrets de gestion des risques et de saine gouvernance.

Nous ne pouvons tirer de conclusions précises et objectives de la situation réelle mais recommandons à d'éventuels investisseurs de redéfinir toute la gestion des risques pour une gestion rigoureuse technique et financière sans pour cela trop analyser le passé compte tenu du contexte trop sensible pouvant faire apparaître les noms de hautes personnalités .

Nous sommes face à une situation où un investissement majeur par de nouveaux intervenants étrangers devrait éviter toute reprise du passé inconnu pour éviter des expositions non mesurables. Dans le processus de changement pouvant accompagner un projet global une certaine amnistie des faits passés semble indispensable à l'obtention d'un minimum de coopération pour la phase transitoire.

Tout changement devrait intégrer un cloisonnement étanche avec le passé par une discontinuité totale de la personne morale sans aucune reprise de passif inconnu. A défaut le risque pour l'investisseur serait démesuré.

Il serait également pragmatique de garantir une certaine immunité pour les actes du passé. A défaut les acteurs toujours en place feraient de la résistance excessive pour contrer tout projet.

Le présent rapport rédigé le 18 mars 2007 dans le cadre de la mission confiée par KPMG à la demande de l'Agence Française de Développement est destiné à l'usage exclusif de ces donneurs d'ordre ou des investisseurs internationaux par lesquels ils sont mandatés. IL ne peut être diffusé en dehors de ce cadre restreint sans accord préalable de son auteur.

Ph.Lecreux