



GLOBALISATION EMERGENCE DE NOUVEAUX RISQUES.

Paris, le 23 mai 2012



Les risques liés à la globalisation résultent :

- des progrès techniques que la mondialisation impose.
- des fractures économiques et culturelles entre zones du monde non encore harmonisées.

Les nouveaux risques:

Ceux liés aux progrès techniques imposés par la globalisation.

La disponibilité de moyens de transports efficaces et peu onéreux est une condition du développement des échanges.

Cet impératif pousse au gigantisme des moyens de transport.

Ceux liés aux lignes de fracture entre les sociétés protagonistes des échanges :

- Les problématiques liées aux différences de normes.
- La piraterie.
- Les risques politiques dans les pays d'origine et/ou dans les pays d'arrivée des marchandises.

GIGANTISME DES MOYENS DE TRANSPORT

Il est évidemment difficile, en quelques dizaines de minutes, de dresser un tableau exhaustif de l'impact d'une globalisation toujours accrue en terme de « risques techniques ».

On pourrait en dresser un « inventaire à La Prévert » qui serait sujet à autant de variables que de pays, d'infrastructures, de cultures, d'usages... pour n'évoquer que cela....

Dès lors, on peut essayer de dessiner quelques grandes tendances qui découlent d'une de ses conséquences de ce que l'on dénomme depuis quelques années le « gigantisme » en matière maritime.

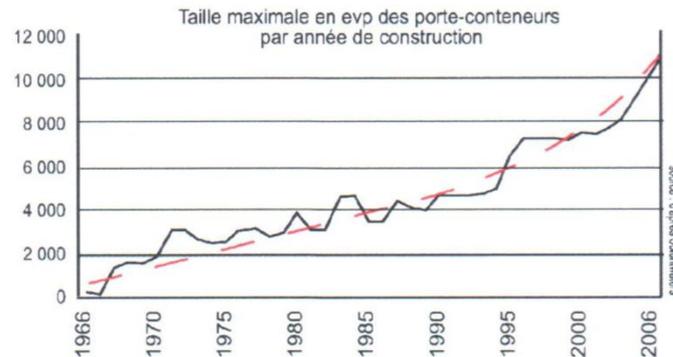
GIGANTISME DES MOYENS DE TRANSPORT

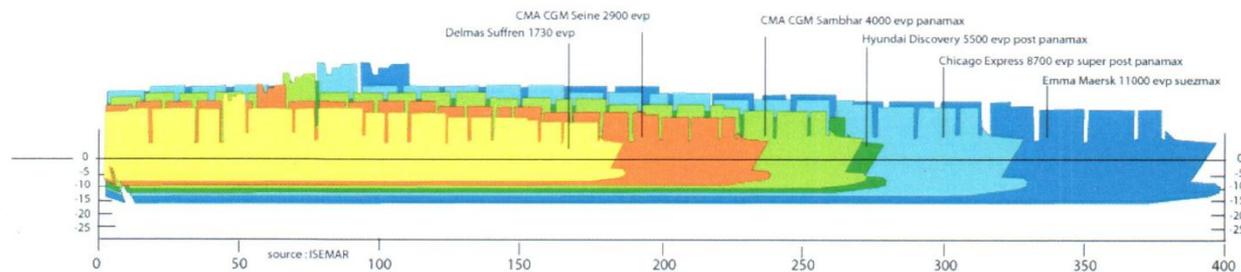
Les exigences de maîtrise des coûts de transports, notamment énergétiques ont imposé une évolution de la taille des navires porte conteneurs (un « coup d'arrêt ayant été porté au gigantisme des vraquiers - citerniers dans les années 1970/1980).

- Une première phase durant laquelle on a pu assimiler la « mondialisation » à une phase de réduction de risque fut la mise en œuvre de la conteneurisation de manière de plus en plus accrue depuis la création de ce système par SEALAND dans les années 60.
 - Segmentatation, et donc réduction des risques techniques
 - Renforcement de « l'emballage » et meilleure maîtrise des risques
- ✓ ***À ce jour, plus de 80% des marchandises diverses (hors commodities vrac) est conteneurisé – plus de 100 millions EVP / an***

GIGANTISME DES MOYENS DE TRANSPORT

- Mais depuis quelques années, nous assistons à une seconde tendance inverse d'aggravation de certains risques liés à la massification des moyens de transport maritimes :
 - Le développement de porte conteneurs, « panamax », « post panamax » puis encore « super post panamax », pour arriver maintenant aux « Suezmax »





• Le développement consécutif de la notion de « hub & spokes » et, d'une certaine manière, la ré-introduction de nouveaux risques génériques

La triade :

1. axe Pacifique
2. axe Atlantique
3. axe Asie Europe

«GIGANTISME MARITIME » = RE INTRODUCTION DE RISQUES ANTERIEURS AUX DEBUTS LA CONTENEURISATION

Nous assistons à un transfert de risques :

- ▶ Nouvelle massification du risque sur les avaries majeures (avaries communes – cf. les travaux de l'IFM du 28 Avril 2009)
- ▶ Introduction d'une barrière à l'encontre d'un des principes du concept de la « supply chain global » : le temps (la notion du « juste à temps » devient de plus en plus relative en matière de transport maritime conteneurisé).
- ▶ Introduction d'une notion de « volatilité géographique » des transports : le risque de dommage des cargaisons par mouille
- ▶ La multiplication des manutentions relativisant quelque peu la notion de « conteneur = emballage »

LE TEMPS COÛTE DE L'ARGENT

- L'allongement des transit time, couplé à l'incertitude des délais introduit au principal deux nouveaux risques :
 - La relativisation du concept de « juste à temps » : risque d'entreprise en terme de possible rupture d'approvisionnement dans le cadre de la stratégie « stock zero »
 - Un risque financier lié à la volatilité de plus en plus importante des cours des matières premières
 - L'introduction de nouveau risques techniques, notamment pour les commodities dites « périssables », voir la destruction de certaines filières.
 - Sur certaine filières sensibles : allongement du transit time n'est pas totalement compensé par le progrès technique.
 - Le progrès technique mis en œuvre (exemple Transport sous atmosphère contrôlé) génère de nouveaux risques en terme de dommages aux cargaisons (asphyxies, risques de perte totale,...)

Exemple de l'avocat du Kenya

- Dans les années 2000, différents opérateurs, dont CMA CGM, DELMAS, etc... offraient un service direct Mombasa – Sud de l'Europe, voir Nord de l'Europe, avec un transit time de 15-18 jours bout en bout.
- Depuis quelques années, avec l'introduction du hub (un, voir deux hubs), le transit time moyen est passé à 25-30 jours, voir plus.

➡ Problématique :

Potentiel de conservation de l'avocat principalement produit au Kenya n'est de l'ordre de 20 jours.

➡ Conséquences :

- Non seulement l'économie de fret n'en est plus une car obligation d'adopter un service complémentaire d'atmosphère contrôlée doublant le prix du fret (4 000 USD le conteneur et 4 000 USD ATC).
- Mais en plus, le gigantisme et ses conséquences génèrent une aggravation conséquente des avaries posant brusquement de l'assurabilité du risque sans dispositions et préventions particulières.

PROBLEMATIQUE D'OPPOSABILITE RETARD EN MATIERE MARITIME

- La notion de retard en terme maritime est « assez élastique » et la Jurisprudence montre que l'efficacité d'un recours d'un chargeur envers un transporteur maritime concernant des préjudices causés par des retards est assez aléatoire, pour ne pas dire exceptionnelle.

Cette tension sur les augmentations de transit time et la plus grande volatilité des délais est même allée jusqu'à pousser le premier opérateur MAERSK à proposer ce qu'elle a elle-même nommée une « révolution culturelle » en matière de transport maritime : « Daily Maerk » ou « conteneur à l'heure ou remboursé ».

VOLATILITE GEOGRAPHIQUE DES FLUX

- Les notions de hub et de feederling impliquent également une variabilité accrue à la soumission de l'aléa climatique et sa conséquence sous jacente : la condensation.

A ce niveau également, l'économie sur le fret n'a pas été entièrement compensée par l'évolution des moyens techniques.

L'allongement des transit, ainsi que la variabilité des aléas climatiques auxquels ils ont été exposés ont généré une aggravation du risque de condensation en conteneur et des avaries consécutives.

Parallèlement, alors que les solutions techniques existent, elles n'ont pas été totalement mises en place :

- Containere dits super-ventilés en faible disponibilité sur le marché du fret
- Système dits « anticondensation » à efficacité relative

VOLATILITE GEOGRAPHIQUE DES FLUX

- Elle implique également un relativisation du concept « conteneur – emballage »

Repose de manière plus accrue la problématique de l'emballage et du calage dans les conteneurs du fait de la multiplication des manutentions (une manutention à terre ou en rack à bord du navire peut multiplier la force appliquée jusque 2 à 3 G, voir plus si elle est brutale).

exemple : cas trade de déchets ferreux en conteneur

AUTRES RISQUES TECHNIQUES INDUIT PAR LA MONDIALISATION

- Les risques papiers (voir les « pertes papiers ») ou documentaires : blocages documentaires ou en encore certaines pertes en poids.
- Les risques « culturels techniques » : La dépendance d'opérateurs de contrôle et leur « variabilité » - idem pour les experts.
- La difficulté d'identification de certains opérateurs logistiques et la difficulté de les inclure dans la chaîne de l'expertise et du recours.
- Nous le verrons ensuite ; les contextes réglementaires ou normatifs.

SUR LE PLAN DES « RISQUES TECHNIQUES » DE TRANSPORT

La globalisation, et ce qu'elle engendre en terme de recherche d'économie de coûts, au travers du gigantisme en matière de transport maritime, a globalement un impact.

plutôt négatif en terme de risque

Alors qu'en ses débuts, la conteneurisation avait un impact plutôt réducteur des risques (sécurisation et protection du fret notamment)

Même si la technicité des modes de transport s'est largement améliorée, ouvrant des possibilités toujours accrue de sourcing.

HARMONISATION DES « REGLES TECHNIQUES »

Autant on comprend que dans le cadre d'opérations de commerce dans une Nation, les Règlements applicables sont relativement facilement identifiables et opposables.

Autant la situation se complique un peu lorsque l'on intègre un certain nombre de pays regroupés dans une organisation de marché, ... (exemple Union Européenne, ...) car il y a une tendance à l'harmonisation des Règlements.

Autant la situation peut devenir très difficile lorsque l'on parle de globalisation... qui en l'absence d'harmonisation pose la problématique de la règle applicable.... Que l'on pourrait résumer par « comment éviter le fait du Prince... »

ou encore l'histoire du refoulement sanitaire d'une cargaison de 1 000 tonnes de poissons surgelés dans un pays que nous ne citerons pas...

INTERACTION ENTRE LES NORMES PUBLIQUES ET LES NORMES PRIVEES

La globalisation ne pose pas de risque majeur accru lorsqu'il y a harmonisation des Règles, et donc en quelque sorte une approche globalisée de la maîtrise des risques....

Or, on comprend que l'harmonisation des règles publiques soit possible, même si déjà non aisée, à l'échelle d'un continent de « structures culturelles » voisines, (*exemple harmonisation des Règles sanitaire européennes*).

Autant il convient de se poser la question de la règle applicable et du risque généré dans le cadre d'un commerce plus global dans le cadre duquel l'harmonisation des Règles publiques n'est plus possible ; d'où un risque accru.

On passe alors :

- de la Règle publique à la Norme privée
- voir de la Norme privée aux règles privées organisations de marchés filières,
- Voir de ces règles privées d'organisations de marchés aux référentiels/usages,
- *Voir a pas grand chose... Or la nature a horreur du vide et de la confusion.... Et la grande distribution également...!*

L'harmonisation des règles au niveau international... Précisément sur les secteurs d'activités... à risques importants...

Synthétiquement, une harmonisation internationale existe depuis de nombreuses années sur les secteurs particulièrement à risque (transports dangereux, règles relatives à l'alimentation, règles relatives aux risques sanitaires, ...), au travers d'organisations internationales, généralement sous l'égide l'ONU :

- **IMO (International Marine organisation)** qui comprend, rappelons le, 169 états membres, et qui a été créée en 1948 et a notamment mis en œuvre un ensemble de conventions internationales sur le transport de marchandises dangereuses (code IMDG), la sécurité des ports (protocole ISPS), etc... au total une cinquantaine de Codes et protocoles, un millier de recommandations et règles etc...

Cette Règlementation, IMDG, est très préventive et les dispositifs qu'elle génère permettent d'éviter nombre d'accidents majeurs (*ie cette prévention incendie d'un cargo de farine de poissons classe 4.2. à Panama*)

**Les secteurs maritimes ont donc été avant-gardistes en
terme des règles internationales et d'encadrement**

L'harmonisation des règles au niveau international... Précisément sur les secteurs d'activités... à risques importants...

- **FAO (Food and Agricultural organization)** qui comprend 191 états membres et qui a notamment mis en œuvre le CODEX ALIMENTARIUS qui fixe de manière internationale un ensemble de normes et règles générales concernant nombre de denrées alimentaires, transmises aux Etats pour incorporation de leurs législations nationales...(création de plus de 200 normes, évaluation de plus de 1 000 additifs alimentaires et 54 médicaments vétérinaires ; fixation de plus de 3 000 limites maximales pour les résidus de pesticides ; définie plus de 30 directives pour les contaminants).
- **OMS (Organisation mondiale de la santé)** qui édicte notamment le Règlement sanitaire international dont la deuxième édition est intervenue en 2005 qui intègre quelques aspects généraux relatifs aux prescriptions applicables aux moyens de transport et à leurs exploitants.
- Evidemment l'**OMC** instaure également un certain nombre de règles, mais dont l'impact en terme de gestion des risques transport est limité, mais dont un **accord SPS** (mesures de protections sanitaires et phytosanitaires visant à une harmonisation des Règles internationales) entré en vigueur en 1995, et **OTS** ont généré un régulation technique internationale importante du commerce des biens vivants et de denrées (ils concernent plus de 50% des échanges) ;

L'harmonisation des règles au niveau international... Précisément sur les secteurs d'activités... à risques importants...

A contrario des accords internationaux précédemment cités qui sont tous passés sous l'égide d'organisations transnationales sous l'égide de l'ONU ou de l'OMC, dans certains cas, certains Etats on su se réunir pour passer des accords internationaux transposés dans les Règlementations nationales.

Il en est ainsi de **l'accord ATP** (accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins à utiliser pour ces transports).

Cet accord, réunissant une cinquantaine d'Etats Européens, Est et Ouest, la Russie/CEI mais aussi les Etats-Unis, a été passé en 1976 et transpose dans toutes les Réglementations nationales.

Il a un rôle éminemment préventif sur les risques transport car il fixe très précisément les caractéristiques des engins à utiliser, essentiellement en mode terrestre, pour le transport des marchandises selon leurs spécifications....

LA GLOBALISATION.... ET L'HARMONISATION DES REGLES

FACE A LA GLOBALISATION : LE SECTEUR MARITIME A L'AVANT-GARDE

*Hors ce « spectre technique relatif à l'humain », il n'est quasiment qu'un secteur : le **secteur maritime** qui a été à l'avant-garde de règles préventivistes ; bien avant le « grand boom » de la globalisation et l'a toujours anticipé par une réactualisation récurrente de ses normes et accords.*

DE LA REGLE PUBLIQUE A LA NORME PRIVEE....

Le commerce international pouvant difficilement se passer d'un cadre technique, vu la difficulté de l'harmonisation des Règlements, il a donc fallu mettre en œuvre d'autres systèmes : la Normalisation.

Les sujets étant clairement identifiés, la normalisation au niveau international est un cadre qui est beaucoup plus réactif en terme de délai de mise en place qu'une harmonisation Règlementaire.

On rappellera cependant la principale limite de l'exercice ; à savoir que si un règlement a un caractère d'applicabilité obligatoire, l'application d'une norme est en général facultative.

C'est ainsi qu'a été créée en 1945 l'**ISO** (International Standardization Organization) – d'abord composée de 25 pays, pour en arriver aujourd'hui à plus de 150 pays (associations de normalisations nationales) qui en sont adhérentes,

L'ISO a élaboré plus de 19 000 Normes internationales sur des sujets très variés et plus de 1000 nouvelles normes ISO sont publiées chaque année. Tout l'éventail des domaines techniques figure dans la liste de Normes internationales.

DE LA REGLE PUBLIQUE A LA NORME PRIVEE....

L'organisation des normes est :

- **verticale** : exemples de domaines traités

N°ICS	DOMAINE
17	Métrologie et mesurage. Phénomènes physiques
31	Électronique
39	Mécanique de précision. Bijouterie
43	Véhicules routiers
45	Chemins de fer
47	Construction navale et structures maritimes
49	Aéronautique et espace
53	Matériel de manutention des matériaux
55	Emballage et distribution des marchandises
59	Industrie textile et technologie du cuir
73	Mines et minerais
75	Industrie du pétrole et technologies associées
77	Métallurgie
79	Technologie du bois
81	Industries du verre et de la céramique

DE LA REGLE PUBLIQUE A LA NORME PRIVEE....

L'organisation des normes est également :

horizontale : *qualité de service, management d'activités etc...*

- *les fameuses ISO 9000-9001, 9002 etc...*
- *mais aussi ISO 14000 relative au management environnemental d'une activité*

Le risque est devenu une notion si importante, en particulier dans le cadre de la globalisation, que ISO vient de publier, en 2009, une norme ISO 31000 « management du risque ; principes et lignes directrices »....

Accessoirement, il est une autre norme applicable à vos serviteurs, qui celle-ci est nationale (car à l'image de la France avec AFNOR, nombre de Pays ont également leur propre agence de normalisation, sans compter celles correspondant à des entités territoriales organisées – exemple normes CEN) et non plus ISO :

NF X 50-110 « QUALITE EN EXPERTISE – PRESCRIPTIONS GENERALES DE COMPETENCES POUR UNE EXPERTISE »

Exemple du Cacao de Cote d'Ivoire

- Beaucoup ont été confrontés aux problèmes de sinistralité parfois massive de fèves de cacao importées d'Afrique en Europe... Des milliers de conteneurs en avarie dans tous les ports du Nord de l'Europe, de manière récurrente, chaque hiver, par condensation....
 - Pourquoi cette condensation que l'on ne semble pas savoir maîtriser ...!
 - ➔ Il y a bien sur une multiplicité de causes (manque de conteneurs super ventilés, défaut (ou application à géométrie variable) des contrôles au chargement,...

Mais il en est une qui coute très cher ...

Exemple du Cacao de Cote d'Ivoire

CONFLIT ENTRE LE REGLEMENT ET LA NORME

- La norme ISO 2451 « Fèves de Cacaos – Spécifications» indique (clause 5.1.6. Teneur en eau) « ... dont le mesurage est pratiqué au premier port de destination ou au point ultérieur de livraison ne doit pas être supérieur à 7,5% »
- L'Arrêté n°204 du 24 Octobre 1996 de la REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE fixant les normes de la qualité marchande du Cacao indique en article 1^{er} « est réputé de qualité marchande le cacao en fèves :.... Correctement séchées c'est-à-dire présentant un taux d'humidité maximal de 8% »
- *En résumé, et pour faire court (l'explication du mécanisme des isothermes de sorption - désorption étant un peu long), il est de l'entendement commun que lorsque vous chargez des cacaos à 8%, et que vous le déchargez à 7,5%, vous avez gagné (dans la plupart des cas) entre deux une avarie par condensation et avec un peu de chance, vous aurez aussi de le droit de payer une freinte....!*

LES REFERENTIELS

Au regard de la profusion de normes verticales, croisées à des normes horizontales, ajoutée à l'absence de Règlements transversaux à l'international, et le peu d'organisation de certaines filières, certains ont pu voir un « trop plein » ou un « trop vide »...

La grande distribution s'est engouffrée dans la brèche pour créer ses propres référentiels.

Le plus connu d'entre est « EurepGAP » créé en 1997. Il s'agit d'un ensemble d'obligations de moyens et de résultats qui touchent quasiment l'intégralité de l'acte de production et d'expédition, passant par le social, l'environnemental, l'utilisation de pesticide,....

Ce référentiel a pris une telle importance qu'il est devenu impossible pour un producteur-exportateur de commercer avec la grande distribution sans avoir obtenu sa qualification à ce référentiel.

Son succès est tel qu'il est devenu « GlobalGAP »....

LES REFERENTIELS

Ce référentiel, bien que particulièrement complet, est presque devenu trop commun pour certains opérateurs de la grande distribution, qui ne pouvant plus en faire un caractère identifié de référence, ont alors décidé de créer ... Leur propre référentiel privé.

Il en va par exemple ainsi du référentiel TESCO qui est devenu la référence en la matière.

Le référentiel TESCO, c'est l'arrivée, jusqu'au fin fond du continent africain ou sud américain, de deux auditeurs de la grande distribution, qui trois ou quatre jours durant passent au « screening » 35 sujets qui vont du HACCP, en passant par la qualité, sécurité, l'usage raisonné des pesticides, le conditionnement, les contrôles qualités, le calibrage, le suivi des réclamations, le transport, l'éthique, ... au total 183 pages d'audit...

L'arrivée de ces référentiels, pour l'essentiel anglo saxon, au fin fond des PVD a constitué un choc culturel, voir même dans une certaine mesure la fermeture des marchés des pays développés pour certains, mais il faut bien reconnaître qu'il s'est aussi agit d'un véritable essor, certes un peu brutal, de l'imposition des systèmes d'assurance qualité dans ces PVD.

Il s'agit d'un véritable outil de prévention au point qu'il est devenu plus représentation d'être accrédité TESCO que ISO 7001 ou 14000...! Bel outil de prévention induit également pour le secteur de l'assurance.

CONCLUSION GENERALE

Sur le plan de l'échange international des pondéreux, on ne peut pas dire que les récentes évolutions de la globalisation aient été marquées par une aggravation des risques.

Le phénomène de massification a été stoppé il y a longtemps et nous sommes face à des filières extrêmement organisées, qui ont imposé des Règles en lieu et place de la puissance publique lorsque celle-ci ne pouvait le faire la mission parfois impossible de l'harmonisation des Règlementations internationales

C'est dans une histoire plus récente ; celle du trafic conteneurisé, que la Globalisation a fait émerger de nouveaux risques ouvrant très rapidement un « marché de consommation » planétaire....

Les protections et préventions rapidement appliquées concernent celles ayant trait à la protection des populations, pour les autres, c'est un peu la fable du Lièvre (le risque) et de la tortue (la prévention) ...



LE RENDEZ-VOUS
DE L'ASSURANCE TRANSPORTS
PARIS - 2012

LA PIRATERIE

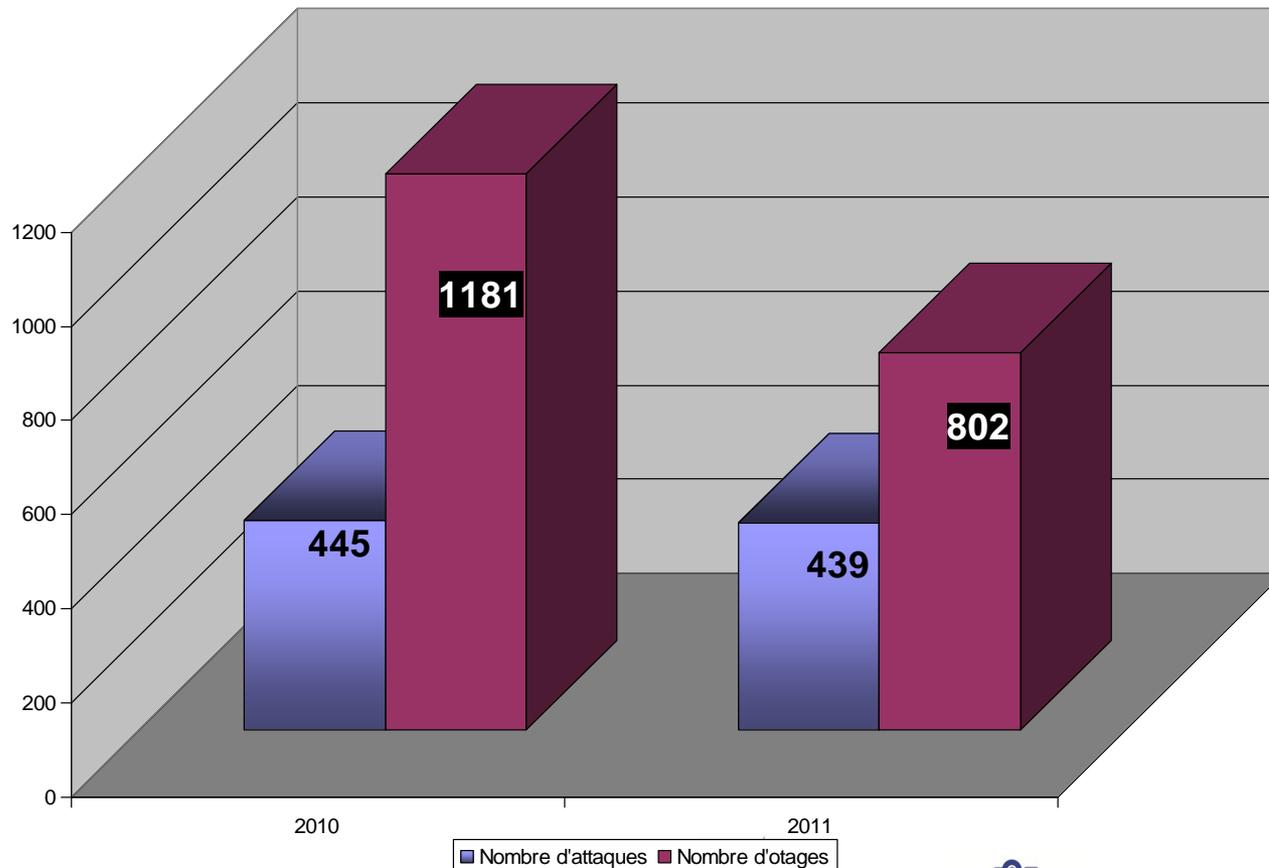
 = Actual Attack  = Attempted Attack  = Suspicious vessel





LE RENDEZ-VOUS
DE L'ASSURANCE TRANSPORTS
PARIS - 2012

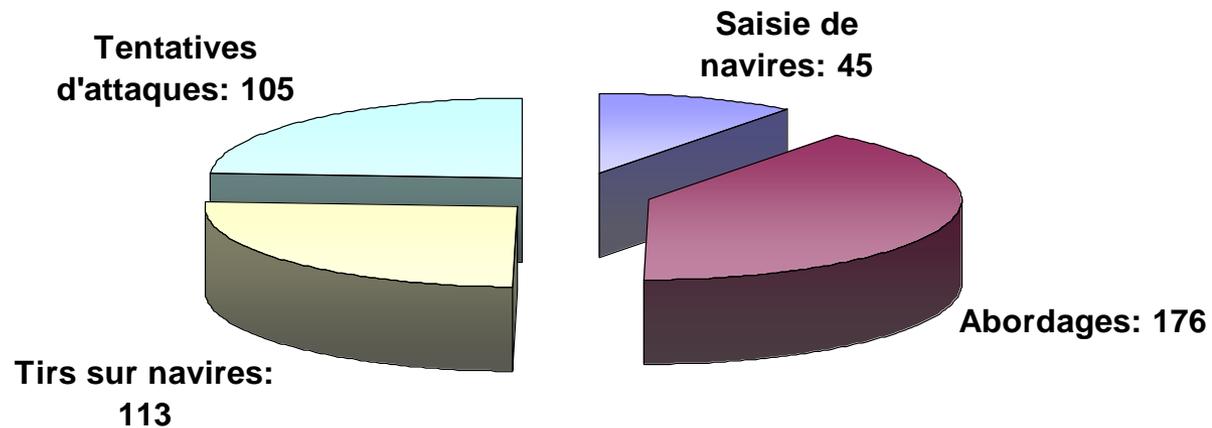
LA PIRATERIE EVOLUTION 2011 (source IMB)





LA PIRATERIE VENTILATION DES ATTAQUES 2011 (source IMB)

Analyse des 439 attaques de 2011

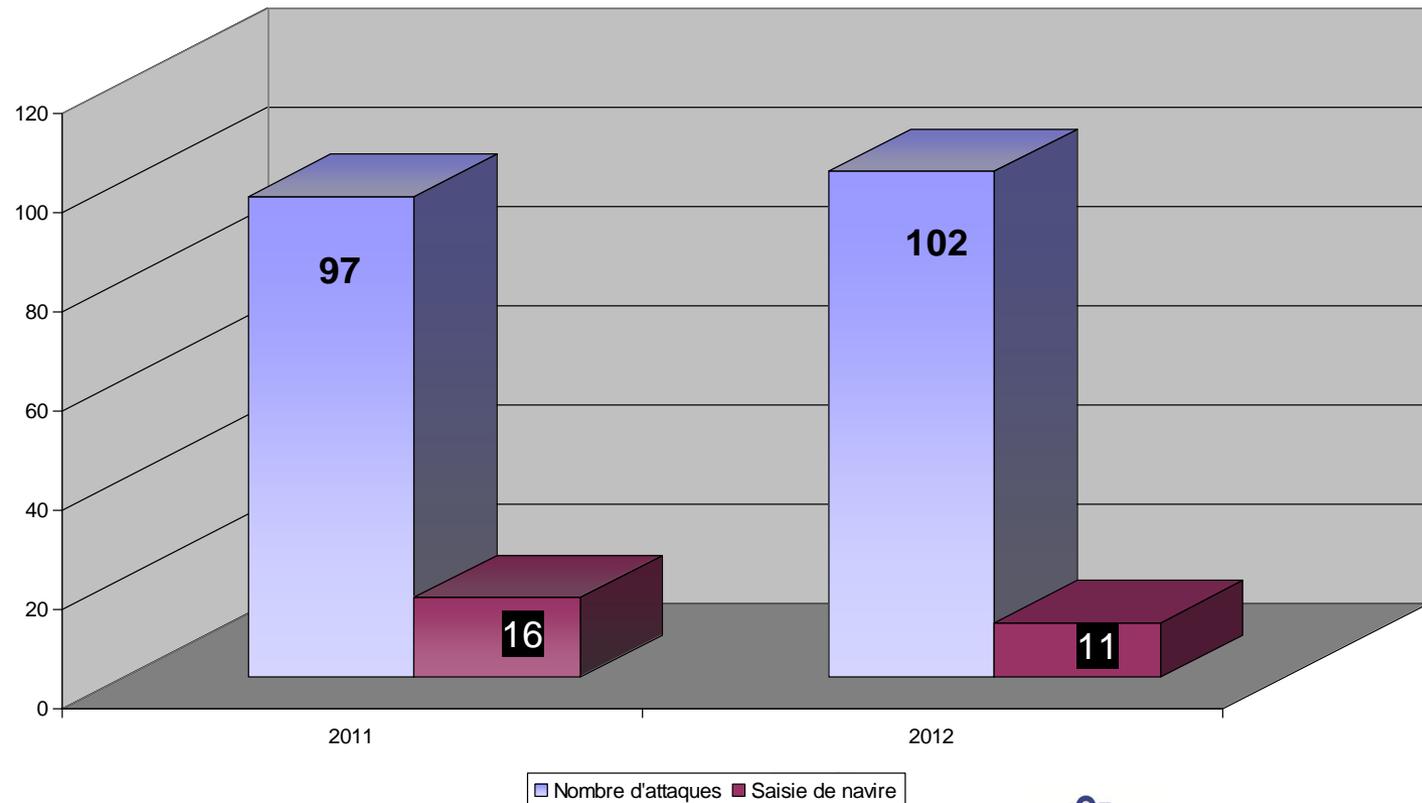




LE RENDEZ-VOUS
DE L'ASSURANCE TRANSPORTS
PARIS - 2012

LA PIRATERIE 1^{er} SEMESTRE 2012 versus 2011 (source IMB)

Piraterie évolution 1er trimestre 2012



LA PIRATERIE

Les grandes tendances:

- Les actes de piraterie en Somalie seraient légèrement en baisse, et surtout moins «successful».
- Les actes de piraterie au Nigéria se développent sensiblement. Si le délai de détention des navires est sensiblement inférieur à celui connu en Somalie, la violence envers les membres d'équipage est extrême et préoccupante. Les tankers sont la cible privilégiée des pirates nigériens.
- Les actes de piraterie se développent assez sensiblement en Indonésie sans cible privilégiée avec pour principale motif le vol des cargaisons.

Les risques politiques:

- Historique, naissance du marché de l'assurance du single risk.

- Définition du risque politique.

▪ GARANTIES DES OPERATIONS D'EXPORTATIONS

- **La rupture ou frustration du contrat** : changement de loi, embargo, retrait de licence , violence politique
- **Le non-paiement ou non transfert de créances**
- **l'inconvertibilité**
- **Non-respect d'une garantie de paiement souveraine**
- **Non-respect d'une décision d'arbitrage**

▪ GARANTIES DES OPERATIONS D'IMPORTATIONS

- **La rupture de contrat** : liée aux événements politiques comme embargo, retrait de licence...)
- **Non-livraison de biens préfinancés**

▪ GARANTIES DES OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS

L'atteinte à la propriété : la confiscation, l'expropriation, la nationalisation, l'abandon forcé des biens corporels et incorporels.

- **Le non-paiement / non-transfert de dividendes** : le non-paiement et le non-transfert des dividendes provoqués par une mesure législative ou administrative ou par une crise financière ou une pénurie de devises.

- **Les dommages physiques** : couverture des actifs en cas de dommages physiques provoqués par une grève, une émeute, des troubles civils, une guerre, un acte de malveillance, un acte politique ou un acte de terrorisme.

▪ APPEL ABUSIF DE CAUTIONS

Marché privé* en assurances des risques politiques d'après-crise

2008

Companies

- ACE
- AIG
- Chubb
- GARANT
- FCIA
- Sovereign
- Unistrat Coface
- Zurich
- Aspen
- Atradius
- Axis
- Catlin Bermuda
- HCC
- Liberty Mutual
- ONDD*

Lloyd's

2011

Companies

- ACE
- AIG
- Chubb
- GARANT
- FCIA
- Sovereign
- Unistrat Coface
- Zurich
- Aspen
- Atradius
- Axis
- Catlin Bermuda
- HCC
- Liberty Mutual
- ONDD*
- QBE
- Lancashire
- Ironshore
- Markel
- LAU
- Equinox
- Euler Hermes

Lloyd's

- Marketform
- Pembroke
- Starr
- Canopus

* Hors Agences publiques de l'Exportation



Capacités de marchés

AVAILABLE MARKET CAPACITY – JANUARY 2012

(Total possible maximum USD per risk)

	Project Risks (CEN)	Trade Risks Political (CF)	Trade Risks Commercial (CR)
Companies	1,015,000,000	1,085,000,000	820,000,000
Lloyd's	622,500,000	545,000,000	338,000,000
TOTAL	1,382,500,000 + 3.7% * * Compared to July 2011	1,420,000,000 + 12.0% *	988,000,000 + 22.3% *

* Totals do not 'double count' the Company and Lloyd's lines of ACE, Aspen, and CV Starr that can be written via either their Company or Lloyd's syndicate.

Gallagher London PRI
Report

Les risques politiques:

- En quoi la globalisation a accru le risque ?
- Evolution du risque sur les 20 dernières années ?

Les risques politiques:

- Prospective quelles sont les grandes tendances avenir, quelle est l'impact de la crise des dettes souveraines.



LE RENDEZ-VOUS
DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

PARIS - 2012

Merci pour votre attention !