

L'argus de l'assurance

Canal de Suez : l'Ever Given plus de peur que de mal pour les assureurs ?

06/04/2021

L'ARGUS
de l'assurance



L'Ever Given s'est échoué dans le canal de Suez le 23 mars 2020 créant un embouteillage de plus de 400 navires. © Contains modified Copernicus Sentinel data [2021], processed by Pierre Markuse

Une semaine après la remise à flot du porte-conteneurs Ever Given et le déblocage du canal de Suez, le trafic vient à peine de revenir à la normale. Outre l'impact sur le trafic maritime, cet incident pose de nombreuses problématiques assurantielles tant sur les polices dommages que sur celles de responsabilité.

Le canal de Suez comme le canal de Panama connaissent assez régulièrement des incidents. Les autorités savent les gérer afin d'éviter les embouteillages. Cependant, l'échouage de l'Ever Given, porte-conteneurs panaméen affrété par le taiwanais EverGreen, le 23 mars dernier a pris une ampleur sans précédent causée par la taille du bâtiment mesurant 400 mètres de long, 70 mètres de haut.

Le porte-conteneurs qui transportait 18 300 conteneurs a bloqué le canal de Suez et 425 navires au nord et au sud du passage pendant près d'une semaine avec des conséquences économiques et financières importantes. « C'est la première fois qu'un évènement d'une telle durée se produit. En effet, c'est le plus gros porte-conteneurs qui se retrouve bloqué pendant une durée significative. À cela s'ajoute l'impact sur une grosse partie du trafic mondial » explique Didier Giraud, expert maritime chez Stelliant. Sans compter que le blocage du canal a représenté une perte estimée entre 6 et 10 Md\$ par jour pour le commerce mondial.

L'indemnisation des sinistres maritimes est régie par des règles maritimes datant de l'Antiquité. Si elles s'appliquent sans difficulté d'ordinaire, la taille de l'Ever Given peut mettre à mal ces process.

Contribution d'avarie commune

Les expertises devraient prendre plusieurs semaines avant d'aboutir. Le coût de la remise à flot de l'Ever Given peut d'ores et déjà être chiffré. « Le sauvetage de l'Ever Given est probablement la plus grosse implication financière de ce sinistre. Les conditions et la durée du sauvetage, ainsi que la mobilisation des moyens seraient estimées à environ 100 M\$ » indique **Mathieu Berrurier**, directeur général du courtier spécialiste de l'assurance maritime Eyssautier-Verlingue.

Cette devra être réglée par les assureurs de l'affréteur et des chargeurs (propriétaire des marchandises) au prorata des sommes embarquées au titre de la contribution d'avarie commune. « Dans ce cas précis, on peut estimer la valeur du navire à 150/200 M\$ et les marchandises à bord de l'Ever Given à environ 1 Md\$. Tout le monde va contribuer au paiement de l'assistance au prorata des valeurs à bord » détaille [Mathieu Berrurier](#). Cependant, cette règle qui fonctionne très bien d'ordinaire s'avère plus complexe pour un porte-conteneurs de la taille de l'Ever Given. « On estime à environ 15 chargeurs par conteneur. Or il a une capacité de 20 000 conteneurs ! Il va falloir aller chercher la contribution de chaque chargeur. C'est un challenge juridique et technique qui va prendre énormément de temps » poursuit le courtier.

L'assurance dommages

Le navire a été légèrement endommagé par l'échouage, les réparations seront prises en charge par un pool d'assureurs dont l'apérateur serait l'assureur japonais Mitsui Sumitomo Insurance.

De leur côté, les chargeurs de l'Ever Given ayant souscrit une assurance marchandises transportées (facultés) seront indemnisés à condition que les marchandises aient été abimées, endommagées ou perdues. En effet, « l'échouement est une des causes permettant la mise en œuvre de la garantie des marchandises transportées à bord d'un navire » explique [Mathieu Berrurier](#).

Les chargeurs des navires bloqués au nord et au sud du canal ne seront, quant à eux, pas indemnisés. En effet, « À partir du moment où les chargeurs ne peuvent pas évoquer un dommage sur les navires qui les transportent, ils ne pourront vraisemblablement pas être indemnisés par les assureurs marchandises transportées à moins que des clauses spécifiques le prévoient » analyse le courtier spécialiste de l'assurance maritime.

Les pertes financières

Les pertes financières et pertes indirectes telles que la perte d'exploitation suite au blocage de l'Ever Given et de tous les autres navires qui devraient être « colossales » selon [Mathieu Berrurier](#), « ne seront en général pas indemnisées, sauf pour les quelques chargeurs ayant souscrit des contrats spécifiques couvrant les pertes d'exploitation ». La garantie perte d'exploitation est rarement souscrite par les armateurs, affréteurs et les chargeurs du fait de son prix.

La responsabilité

Enfin, les causes exactes du sinistre seront déterminantes pour les demandes d'indemnisation au titre de la responsabilité civile. « Tout le monde va se concentrer sur l'armateur ici Ever Green pour tenter d'aller chercher sa responsabilité et tenter d'obtenir une indemnisation ou des dommages et intérêts à ce titre. » Si les causes exactes du sinistre restent encore à déterminer, il semblerait qu'un coup de vent soit à l'origine de l'échouement de l'Ever Given. « Si c'est le cas, la force majeure pourrait être invoquée par EverGreen » note [Mathieu Berrurier](#), l'affréteur EverGreen serait ainsi exonéré de la responsabilité.

Par ailleurs, les conventions internationales permettent à l'armateur de constituer un fonds de limitation de garantie qui plafonne d'ores et déjà le coût du sinistre en responsabilité « autour d'une cinquantaine de millions de dollars », indique [Mathieu Berrurier](#). Et Didier Giraud de conclure « ce dossier devrait prendre au moins une dizaine d'années avant d'être totalement réglé. »

Marie-Caroline CARRERE