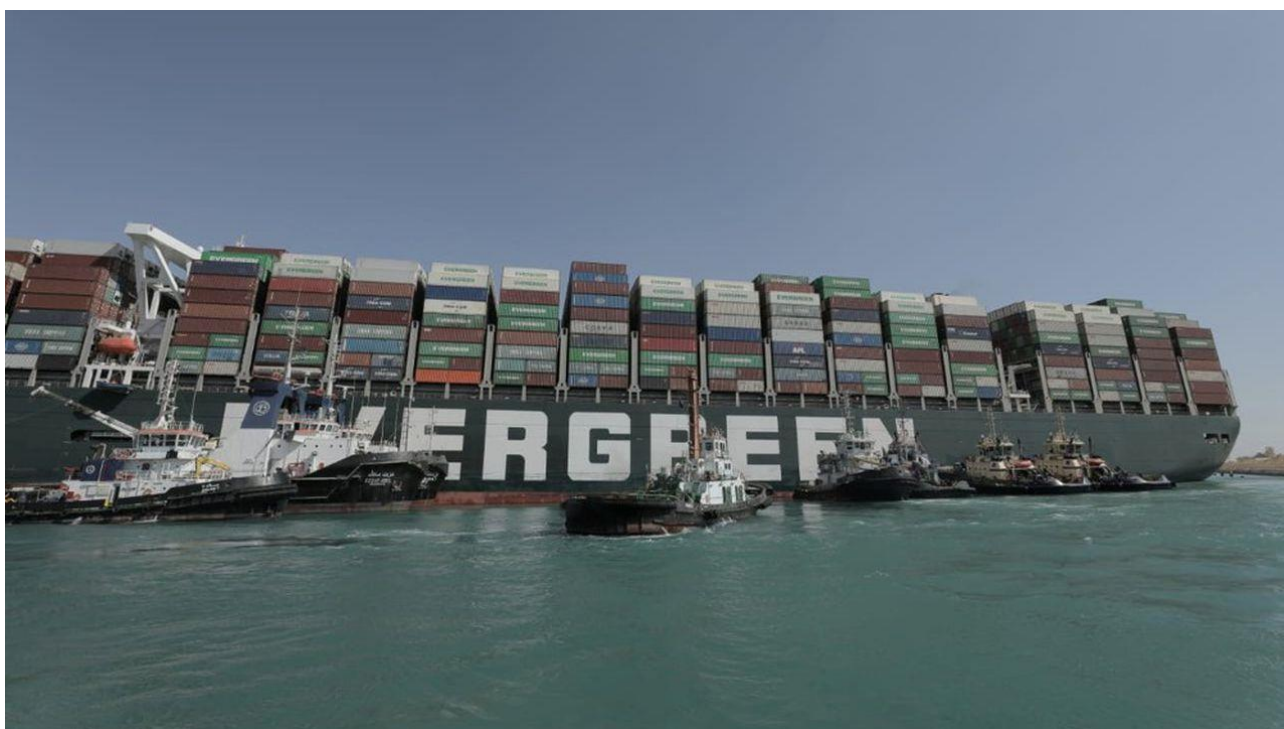


Les Echos

BLOCAGE DU CANAL DE SUEZ : UN DOSSIER D'ASSURANCE HORS NORME

Compte tenu de la taille du porte-conteneurs « Ever Given » et des centaines de cargos retardés, les experts de l'assurance s'attendent à une multitude de demandes d'indemnisation pour les dommages aux biens ou les pertes financières liés aux retards engrangés.



La gestion du sinistre devrait durer des années selon les experts de l'assurance. (Suez Canal Authority/Handout via REUTERS)

Le blocage du canal de Suez par le porte-conteneurs « Ever Given » qui a pris fin lundi est bien parti pour donner du fil à retordre aux assureurs, courtiers et avocats pour des années. Les experts s'attendent à ce qu'une multitude d'entreprises victimes de l'accident cherchent à obtenir réparation, sachant que bien des dommages et pertes financières engendrés par cet accident pourraient ne pas être couverts directement par une assurance.

« C'est un dossier qui ne sera probablement pas finalisé avant dix ans », lance **Mathieu Berrurier**, directeur général du courtier **Eyssautier-Verlingue**, « c'est un casse-tête infernal ». Au centre de celui-ci figurent le propriétaire japonais du navire, Shoei Kisen Kaisha, l'entreprise taïwanaise qui l'exploite, Evergreen, des assureurs experts sur le transport et notamment le UK P&I Club, une mutuelle du secteur maritime.

Dossier complexe

La question du financement du sauvetage du navire illustre la complexité du dossier. « C'est en centaines de millions de dollars que cela pourrait se chiffrer », avance **Mathieu Berrurier**. Or, quand une « avarie commune » est déclarée toutes les entreprises ayant de la marchandise sur le porte-conteneurs sont censées contribuer à la mesure des intérêts qu'elles ont sur le cargo. Cette répartition est simple quand la cargaison d'un navire appartient à une seule ou une poignée d'entreprises. Mais l'« Ever Given » compte... quelque 20.000 conteneurs. Et le contenu d'un même conteneur peut appartenir à des dizaines de « chargeurs ».

Le coût du sauvetage, sa prise en charge et l'indemnisation des dommages au navire ne sont pourtant que la partie émergée de l'iceberg. Des nombreuses entreprises derrière les milliards de marchandises en jeu devraient chercher à être indemnisées par leur assureur si leur cargaison a souffert.

Des pertes financières non-assurées

Pour les avaries causées pour la cargaison à bord de l'« Ever Given », « elles pourront être indemnisées au titre des contrats d'assurance « marchandises transportées », explique **Mathieu Berrurier**. « Il n'en va pas de même pour les marchandises endommagées ou perdues à bord des autres navires bloqués, les avaries constatées n'étant pas causées par le navire qui les transporte ». D'autres courtiers se montrent plus optimistes sur ce dernier point même si tous font valoir que les contrats d'assurance en jeu sont forcément divers.

Les entreprises ont aussi pu voir leur chaîne logistique s'enrayer et subir des pertes. Cependant « si la marchandise n'est pas endommagée, la plupart des contrats d'assurance ne vont pas couvrir les pertes financières liées au retard », explique Stéphanie Habasque, responsable transport Marine/Cargo chez le courtier en assurances Marsh France.

En revanche, les armateurs peuvent s'assurer contre le manque à gagner subi quand ils ne peuvent pas effectuer aussi rapidement que prévu de chargements et déchargements, souligne Fabien Perra chez le courtier en assurances Bessé. Ce type de couverture n'est toutefois pas très largement souscrit.

La responsabilité de l'exploitant en question

Nombre de victimes pourraient en tous les cas chercher à se faire indemniser en cherchant des responsabilités du côté du navire et de la mutuelle d'assurance maritime qui le couvre le UK P & I Club. Un peu plus de 3 milliards de dollars de couverture est en place pour couvrir le propriétaire du navire, selon le Wall Street Journal. Sachant que la réassurance va aussi entrer en jeu. Lundi, l'agence de notation Fitch parlait d'ailleurs d'un évènement significatif pour le secteur qui sera répercuté sur les prix de la réassurance maritime.

« Même si tout le monde n'attaque pas, ce pourrait être le plus gros sinistre qu'on a jamais vu, en nombre de parties impliquées. On parle d'un des bateaux les plus gros du monde avec potentiellement des centaines de milliers de propriétaires de marchandises, sans compter les centaines de cargos touchés derrière, leurs milliers de chargeurs et les autorités Egyptiennes qui gèrent le canal de Suez », souligne Fabien Perra chez Bessé.

« La question est : est-ce que l'armateur ou l'exploitant du navire va être capable de s'exonérer de sa responsabilité en arguant du fait qu'il ne s'agit pas d'une erreur humaine mais par exemple d'un coup de vent », poursuit le courtier. Quoi qu'il en soit « même si l'un ou l'autre est considéré comme responsable, il devrait pouvoir limiter les indemnisations à payer en arguant d'une convention internationale spécifique ».

Solenn POULLENNEC