

L'Opinion

L'héritage du blocage du Canal de Suez : beaucoup de rêves et un peu de droit - 26/07/2021

L'Opinion

L'HERITAGE DU BLOCAGE DU CANAL DE SUEZ : BEAUCOUP DE REVES ET UN PEU DE DROIT

SERIE - Ces canaux qui font tourner la planète (1/5) : L'image du cargo géant Ever Given encastré en travers du canal de Suez, où passe 75 % du commerce entre l'Europe et l'Asie, a fait le tour de la planète. La jurisprudence sur les responsabilités de chacun lors de ces passages mi-terrestres mi-maritimes pourrait évoluer suite à l'incident.



Pour désensabler l'Evergiven, il a fallu une dizaine de remorqueurs, des dragues pour creuser le fond du canal (20 000 tonnes de sables déplacées), et le profit d'une marée avec de forts coefficients. © Sipa Press

SERIE - Ces canaux qui font tourner la planète (1/5): L'image du cargo géant Ever Given encastré en travers du canal de Suez, où passe 75% du commerce entre l'Europe et l'Asie, a fait le tour de la planète. La jurisprudence sur les responsabilités de chacun lors de ces passages mi-terrestres mi-maritimes pourrait évoluer suite à l'incident Pour désensabler l'Evergiven, il a fallu une dizaine de remorqueurs, des dragues pour creuser le fond du canal (20 000 tonnes de sables déplacées), et le profit d'une marée avec de forts coefficients.

Un grain de sable dans la mondialisation. Un hoquet du commerce international. Une sardine digne du port de Marseille. Un cordon ombilical coupé. La quinte de toux du « Marlboro channel », surnommé ainsi à cause de l'habitude des employés égyptiens de demander des cartouches de cigarettes aux navires en échange d'une traversée tranquille.

Le porte-conteneurs Ever Given, en s'enlisant dans le canal de Suez mardi 23 mars, a créé autant de métaphores que de problèmes. L'image, séduisante, a fait le tour de la planète : une pelleteuse tentant de

déblayer le sable au pied d'un navire faisant plus de vingt fois sa taille, comme Sisyphe roulant son rocher en haut d'une colline. Elle fut détournée avec bonheur par les internautes.

Les chiffres gigantesques ont achevé de gonfler le retentissement médiatique de l'accident : un navire aussi long que quatre terrains de football, transportant 22 000 conteneurs de la taille d'un semi-remorque. Un canal où transite 75 % du commerce entre l'Europe et l'Asie et 13 % du commerce mondial, dont la profondeur de l'eau est passée de 8 à 24 mètres depuis 1869, lui permettant d'accueillir des bateaux de 240 000 tonnes en pleine charge, contre 5 000 à l'époque. Et l'ordre de grandeur, moins connu, du prix du passage : de 800 000 à un million de dollars en fonction de la taille du bateau et du prix du pétrole, pour rester attractif par rapport au détour de douze jours et 9 000 kilomètres par le cap de Bonne-Espérance.

Mondialisation. Les protagonistes, qui incarnent à merveille la mondialisation, font le sel de l'histoire : Evergreen, l'affréteur taïwanais qui exploite le navire sous pavillon panaméen ; Shoei Kisen Kaisha, l'armateur (propriétaire) japonais ; Royal Boskalis Westminster, la société de sauvetage néerlandaise ; UK P&I Club, les assureurs britanniques ; et bien sûr la Suez Canal Authority (SCA) représentant l'Égypte, pour qui le canal est une source de revenus primordiale avec le tourisme.

Tous réunis par des circonstances malheureuses : tempête de sable, vents violents, forts courants et brouillards, difficulté de manœuvrer ce mastodonte à l'équipage de vingt-cinq personnes.

L'incident a tellement marqué les esprits qu'on pensait qu'il y aurait un avant et un après. Relocalisation des échanges, circuits plus courts, désamour pour le flux tendu, diversification des chaînes d'approvisionnements, régionalisation, retour du souverainisme... Chacun a projeté ses rêves sur l'eau sableuse du canal.

Mais les véritables conséquences sont plus prosaïques. Pourquoi Ever Given n'a-t-il quitté le canal que le 7 juillet, 107 jours après son échouage, alors qu'il avait été désensablé le 29 mars ? Car lui, son équipage et sa cargaison (vélos Pearson, couvertures Snuggly, ordinateurs Lenovo, meubles Ikea, composants de motos Yamaha et Ducati...) ont été immobilisés dans le Grand Lac Amer à titre de saisie conservatoire. L'Autorité du canal réclamait au propriétaire Shoei Kisen 916 millions de dollars d'indemnisation (puis 550 millions) pour les frais de sauvetage, la réparation des dommages au revêtement des berges, et le manque à gagner – 422 navires ont été bloqués une semaine, le dernier est parti le 3 avril. Beaucoup de ports ont été engorgés ensuite. L'accord trouvé début juillet est resté confidentiel.

« C'est exceptionnel et inconcevable que la SCA ait dit "les conventions internationales je m'en moque, vous êtes au milieu du territoire égyptien, et nous vous réclamons 900 millions de dollars" »

« C'était du jamais-vu, une sorte de prise en otage étatique d'un navire », s'étonne [Mathieu Berrurier](#), directeur général d'[Essautier-Verlingue](#), filiale maritime et transport du courtier [Verlingue](#), et président des courtiers d'assurances maritimes et transports de France. Normalement, les conventions internationales limitent la responsabilité de l'armateur. « Trois choses le couvrent, explique l'expert. Il peut s'exonérer assez facilement de sa responsabilité en raison d'événements de mer ; si sa responsabilité est engagée, celle-ci est limitée en montants de marchandises embarquées ; et enfin il existe un fonds de limitation de garantie pour que les armateurs ne se voient pas systématiquement embarqués dans des poursuites avec des coûts exorbitants, par exemple pour pollution maritime. Dans ce cas précis, la responsabilité du transporteur, si elle est engagée, devrait être limitée à une centaine de millions de dollars. C'est exceptionnel et inconcevable que la SCA ait dit "les conventions internationales je m'en moque, vous êtes au milieu du territoire égyptien, et nous vous réclamons 900 millions de dollars" ».

Ordonnances Colbert. Le droit et les pratiques d'assurance pourraient évoluer en conséquence. « Les passages dans les canaux, mi-maritimes mi-terrestres, seront peut-être à l'avenir encadrés par du droit contractuel plutôt qu'international comme dans le reste du monde maritime, prédit [Mathieu Berrurier](#). Des règles pourraient être édictées entre les armateurs et les autorités du canal de Suez et de Panama pour mieux encadrer les responsabilités de chacun en cas de blocage prolongé. » Par ailleurs, tandis qu'aujourd'hui les retards ne donnent en général pas lieu à indemnisation, « les chargeurs demanderont peut-être des contrats d'assurance spécifiques pour traverser les canaux avec une garantie sur leurs pertes financières en cas de blocage prolongé ».

Cet événement montre le décalage croissant entre un droit maritime codifié par les ordonnances de Colbert, et le gigantisme des navires actuels. « Il existe une règle qui veut qu'en cas d'avarie commune en mer, les frais soient partagés entre l'armateur et tous les chargeurs qui ont de la marchandise à bord,

illustre [Mathieu Berrurier](#). Mais depuis le XVII e siècle, on est passé de 10 000 à 150 000 chargeurs par bateau, et les assureurs ont du mal à calculer leurs cumuls de risques à bord. »

De l'incident de mars restera donc du droit, de l'assurance... et des devinettes. Qu'est-ce qui est blanc, plat et peut survivre trois mois dans l'eau? Des meubles Ikea bloqués sur le canal de Suez.

Jade Grandin de l'Epervier