



Retour sur le blocage du canal de suez : un point sur les risques, sur les assurances et sur les responsabilités

Mathieu Berrurier

Président de l'UCAMAT (Union des Courtiers d'Assurances Maritimes Aériens et Transport)
Administrateur du Cluster Maritime Français
Directeur Général - Eyssautier-Verlingue

Le 23 mars 2021 à 7 h 40, le porte-conteneur géant Ever Given s'échouait dans le Canal de Suez, occasionnant un « embouteillage maritime » inédit dans l'histoire du célèbre corridor maritime reliant la mer Rouge à la mer Méditerranée. Entre tempête dans les médias et ouragan sur les réseaux sociaux, tous les chiffres et tous les superlatifs ont circulé à propos d'un événement que Rodolphe Saadé a pourtant qualifié dans les Échos de « ... grain de sable dans le commerce mondial... ».

L'occasion de revenir sur cet événement de mer, survenu entre terre et mer, et de rappeler quelques principes en matière de risques, d'assurances et de responsabilités.

Le rappel des faits : Où ? Qui ? Comment ?

Où ? Le Canal de Suez

Inauguré en 1869 après 10 ans de travaux par le diplomate et entrepreneur français Ferdinand de Lesseps, le Canal de Suez mesure 197 km de long et a vu transiter 19 000 navires en 2020, soit plus de 50 par jour. En 2015, le Président Al-Sissi a inauguré des travaux « pharaoniques » d'élargissement du canal, permettant de doubler la capacité de passage, d'accueillir des navires de la taille de l'*Ever Given*, et de faire transiter, chaque année à cet endroit, environ 10 % du transport maritime mondial.

Enfin, pour bien comprendre les enjeux de notre dossier « Ever Given », la *Suez Canal Authority* (SCA), administre les installations et produit la troisième source de revenus de l'État Égyptien. Pour les plus gros navires, un passage par le Canal de Suez coûte entre 500 000 et un million de dollars...

Qui ? Le Porte-Conteneurs *Ever Given*

Avec presque 400 mètres de long pour 70 de large et près de 60 mètres de hauteur, ce navire géant de 220 000 tonnes de port en lourd, transporte 20 000 conteneurs de marchandises. Les derniers navires de ce type peuvent accueillir 4000 conteneurs de plus et mesurent quelques dizaines de mètres de plus.

Le porte conteneur *Ever Given* appartient à l'armateur japonais Shoei Kisen, il est affrété coque nue par l'armateur taïwanais Ever Green Marine corporation, et une partie de la gestion quotidienne du navire a été confiée à une société de shipmanagement allemande, Bernhard Schulte : une belle illustration de la complexité des schémas dans lesquels s'inscrit maintenant le transport maritime international.

Enfin, pour avoir une idée des valeurs en jeu, on a estimé la valeur du navire entre 100 et 130 M USD et la valeur de la marchandise à environ 750 M USD.

Comment ? Un échouement dans le Canal de Suez

Le passage de dizaines de navires chaque jour dans le canal de Suez, notamment de cette taille, occasionne évidemment de nombreux incidents, pannes ou échouements, qui sont en général réglés rapidement par les moyens d'assistance et de remorquage disponibles.

L'*Ever Given*, haut comme un immeuble de 5 étages, déstabilisé par des coups de vents de plus de 70 km/h, s'engouffrant dans un couloir de seulement 300 m de large, s'est tout simplement déporté et échoué par la proue dans la rive du canal.

Les résultats de l'enquête ne sont pas encore totalement dévoilés mais, comme toujours, c'est une succession de facteurs techniques et humains qui est à l'origine de tous les événements de mer. A ce stade, ce qui semble certain, c'est qu'il est presque exclu de pouvoir retenir clairement une faute, ou même une responsabilité du capitaine du navire.

Parfait symbole de la course au gigantisme, à laquelle se livrent les armateurs de porte-conteneurs, c'est bien ici la taille et le « poids » du navire qui sont en jeu, soyons-en persuadés.



Quelles ont été les conséquences de cet événement exceptionnel, que les médias du monde entier ont mis à la une de l'actualité ?

Jamais, hors période de guerre (1967 – 1975), le canal de Suez n'aura été bloqué aussi longtemps. En complément des 12 remorqueurs, des 2 dragues et des 2 000 ouvriers mobilisés par les autorités du canal, deux sociétés de sauvetage maritime auront été sollicitées pour évacuer les 200 000 tonnes de boue et de sable, pour faire reculer le navire d'une trentaine de mètres..., et pour remettre donc notre *Ever Given* à flot.

Entre temps, ce blocage du corridor aura occasionné un embouteillage maritime sans précédent, avec plus de 450 navires bloqués pendant plus de 8 jours, dont une quarantaine dans le Canal. Les estimations de l'assureur

Allianz font état de 25 millions de tonnes de marchandises bloquées, de 6 à 10 milliards par jour de pertes pour le commerce maritime mondial, et de 15 millions de dollars perdus par jour pour la *Suez Canal Authority*.

Avarie Commune

Pendant le transport maritime, les marchandises peuvent subir des avaries résultant de nombreux facteurs liés à l'aventure maritime elle-même, bien sûr, mais aussi à de nombreuses autres causes (incendie, vol, etc.) Ces avaries sont appelées « avaries particulières ».

« L'avarie commune », quant à elle, résulte d'une décision prise par le capitaine en vue de sauver son navire d'un péril imminent, ou d'éviter l'aggravation d'une situation affectant sa navigation.

Ainsi, le capitaine peut décider de sacrifier tout ou partie de la marchandise en la jetant par-dessus bord pour redonner de la navigabilité à son navire. De même, il peut engager tous les frais d'assistance et de sauvetage en vue de le sauver ou de lui permettre de reprendre sa navigation, comme dans le cas de l'*Ever Given*. En vertu de cette règle ancestrale de la « contribution à l'avarie commune », tous les frais engagés pour sauver le navire seront partagés à prorata des intérêts financiers à bord, donc entre l'armateur/le navire d'une part, et les chargeurs/ les marchandises embarquées, d'autre part.

Si la répartition de cette contribution à l'avarie commune était simple à mettre en œuvre à l'époque de Colbert, le grand nombre de chargeurs répartis dans les 20 000 conteneurs de l'*Ever Given* va transformer le même exercice en cauchemar pour le répartiteur d'avarie commune et prendra sûrement quelques années...

Intéressons-nous aux dommages et aux pertes que cet événement a générés, aux responsabilités éventuellement engagées, et à la manière dont les assureurs ont pu indemniser...ou pas, les nombreuses parties concernées.

Les dommages au navire et les frais d'assistance

Les dommages occasionnés au navire lui-même sont limités, arbre du navire endommagé, arbres, hélices, ou gouvernail ? ce sont les assureurs Corps et Machines de l'armateur qui vont indemniser, sans aucune difficulté en l'espèce.

Ce sont également les assureurs Corps et Moteurs qui vont indemniser une partie des énormes frais d'assistance et de sauvetage mis en œuvre pour renflouer le navire. Ils ont été estimés en l'espèce par les experts à une centaine de millions de USD.

En revanche, cette contribution aux frais d'assistance et de sauvetage sera partagée entre l'armateur et les char-

geurs propriétaires des marchandises, au *pro rata* de leurs intérêts financiers à bord du navire échoué. C'est le mécanisme de l'Avarie Commune, codifiée par les ordonnances de Colbert, et dont la mise en œuvre a été considérablement compliquée par l'augmentation du nombre des chargeurs impliqués sur des navires comme l'*Ever Given* (100 à 150 000 chargeurs).

Les dommages occasionnés aux marchandises embarquées :

Les pertes et avaries aux marchandises embarquées sur l'*Ever Given*, et nous parlons ici presque uniquement des rares denrées périssables transportées sur ce type de portes-conteneurs, seront indemnisées par les assureurs Facultés/marchandises transportées.

Ne seront évidemment concernés et donc indemnisés, que les chargeurs qui auront souscrits ce type de garantie « Facultés », et à la stricte condition que ces avaries marchandises soient elles-mêmes causées par une avarie du navire qui les transporte. Vous l'avez compris, les marchandises sinistrées à bord des autres navires bloqués dans l'incident du canal ne seront pas remboursées, car le navire qui les transporte, certes retardé, n'a pas été directement endommagé.

En complément, ces sont également les assureurs, Facultés, qui prendront à leur charge la contribution financière de leurs assurés chargeurs à l'Avarie Commune.

Les dommages indirects causés par l'armateur au tiers lésés :

Enfin et surtout, ce sont les dommages causés aux tiers par le blocage du canal qui constituent le troisième axe d'indemnisation de notre dossier. Qui serait donc en droit d'être indemnisé sur la base d'une responsabilité de l'armateur ?

- Les armateurs ou les chargeurs des navires bloqués dans « l'embouteillage maritime ».
- Les autorités du canal de Suez pour les dommages causés à l'ouvrage et pour les pertes financières infligées par le blocage.
- Tous tiers estimant avoir été lésé...

Pendant, il est essentiel de rappeler ici que ces tiers lésés ne pourront être indemnisés par les assureurs de l'armateur (Club P&I), que s'ils démontrent la réalité de leur préjudice et qu'ils puissent le chiffrer, mais, surtout, qu'ils prouvent que la responsabilité du transporteur maritime, l'armateur de l'*Ever Given* donc, est bien engagée.

Rappel sur le principe de responsabilité de l'Armateur

Pour mémoire, et schématiquement, la responsabilité du transporteur en général, et celle du transporteur maritime en particulier, repose sur les trois fondements suivants :

- il est présumé responsable des dommages qu'il peut causer aux marchandises ou aux tiers,



Les P&I Clubs : Protection and Indemnity Clubs

A l'origine, les P&I Clubs étaient des mutuelles d'armateurs qui se regroupaient pour fédérer entre eux les seuls risques maritimes encourus par leurs navires. Avec les années, ces Clubs sont devenus de puissantes mutuelles

« d'assureurs », couvrant exclusivement les responsabilités des opérateurs du monde maritime, quels que soient le type de navire ou d'unités assurés, et quelles que soient leurs activités ou leurs nationalités.

13 clubs P&I sont regroupés au sein de l'IG (*International Group*). Ils offrent des conditions de garanties quasi identiques, obéissent à des règles de fonctionnement communes, et ne peuvent se faire directement concurrence entre eux. Grâce à un énorme contrat de réassurance conclu en commun pour le compte de l'IG, seuls ces P&I Clubs sont en mesure d'engager des milliards de dollars pour indemniser un sinistre de pollution majeur, ou une catastrophe d'ampleur impliquant un paquebot de 8 000 passagers. Pour cette raison, aucun assureur dans le monde n'est en mesure et ne souhaite concurrencer ces P&I Clubs, qui sont donc pour les armateurs « un passage obligé ».

Tous les contrats P&I des armateurs se renouvellent le 21 février, date à laquelle reprenait historiquement la navigation dans les eaux du Saint Laurent, et date à laquelle se renouvelle maintenant aussi le plus gros contrat de réassurance du marché, celui des P&I Clubs membres de l'IG.

- il peut s'exonérer relativement facilement de cette responsabilité,
- sa responsabilité est limitée s'il ne parvient pas à s'en exonérer.

Dans le cas de l'*Ever Given* et, en l'état actuel du dossier, la responsabilité de l'armateur sera clairement très difficile à mettre en œuvre, plusieurs cas d'exonérations pouvant effectivement être évoqués par ce dernier, dont notamment l'impact du vent comme cause principale de l'échouement.

Peu de chance donc que les tiers lésés puissent être indemnisés !

En complément, face à des sinistres de grandes ampleurs (pollution ou passagers), les conventions internationales ont offert aux armateurs la possibilité de limiter cette responsabilité, par la constitution d'un « fonds de limitation de responsabilité ». Sans entrer dans les détails de la mise en œuvre ou du calcul de ces fonds de limitation, si elle devait être finalement retenue, le montant plafonné de la responsabilité maximale de l'*Ever Given* avoisinerait les 50 millions USD.

Et pourtant... cela n'a pas empêché l'État égyptien de réclamer à Ever Green Maritime Corporation plus de 900 Millions de dollars d'indemnisation et de « bloquer » l'Ever Given pendant plus de 100 jours !

Demande d'indemnisation exorbitante par la SCA et saisie illégale du navire :

En parfaite contradiction avec ce qui vient d'être dit, en invoquant l'absence de ratification des conventions internationales, sur les limitations de responsabilité de l'armateur, les tribunaux égyptiens ont ordonné la rétention de l'*Ever Given* à peine renfloué. Ancré dans le grand Lac Amer, équipage et cargaison sont restés illégalement bloqués pendant près de 100 jours, jusqu'à ce qu'un accord d'indemnisation ait été trouvé avec la SCA.

L'indemnisation exorbitante demandée par le tribunal d'Ismaïlia s'élevait au départ à 916 millions de USD :

- 300 millions pour les seuls frais de sauvetage engagés par le canal – (estimés à 100 millions USD par les experts y compris l'intervention des sociétés de Salvage extérieures) ;
- 300 millions pour les dommages infligés à la « réputation de l'ouvrage »...
- 316 millions de frais divers y compris les pertes de revenus de la SCA.

Après avoir ramené leurs prétentions à 550 Millions de USD, c'est finalement à bien moins de 100 millions USD que la transaction aurait été trouvée et indemnisée, par le P&I Club de l'armateur. Une sortie de crise qui démontre bien le manque de sérieux des autorités du canal de Suez, par lequel transite 10 % des marchandises transportées chaque année.

Entre un battage médiatique international démesuré, amplifié à grands coups de milliards annoncés, c'est finalement Rodolphe Saadé qui avait raison en parlant de « grain de sable dans le commerce mondial ».

En revanche, s'il y a bien une chose à côté de laquelle les médias du monde entier sont passés, c'est la position inqualifiable des autorités égyptiennes dans ce dossier, entre saisie abusive d'un navire, fait du prince et piraterie étatique...

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08

institutfranc@aol.com

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».