

FORTUNES DE MER



PUBLICATIONS

1-2007

Fortunes de Mer est une marque déposée. Toute reproduction totale ou partielle de cette marque ou de son logo, effectuée à partir des éléments du site, sans l'autorisation expresse du déposant est prohibée, au sens de l'article L713-2 du Code de la Propriété Intellectuelle.

Tous les éléments du site (textes, photographies, illustrations, logos, fichiers disponibles en téléchargement, charte graphique, code informatique, etc.) sont la propriété exclusive de Fortunes de Mer.

Ces éléments sont protégés par les lois françaises et les textes internationaux relatifs au respect des droits d'auteur et du copyright.

La reproduction et/ou la représentation de ces éléments n'est autorisée qu'à des fins d'information pour un usage strictement personnel et privé. L'utilisation commerciale de ces éléments est interdite sauf éventuelle autorisation préalable de Fortunes de Mer.

EMMA MAERSK : LES CONTENEURS DE TROP ?¹



INTRODUCTION.....	3
I – DU NAUFRAGE A L’ABORDAGE : ENONCE DES SCENARIOS.....	5
A – L’ABORDAGE FATAL.....	5
B – ABORDAGE DU NAVIRE SUIVI D’UN INCENDIE ET D’UNE ASSISTANCE.	7
II – LES CONSEQUENCES FINANCIERES	8
A – LA PERTE TOTALE DU NAVIRE	8
B – ABORDAGE DU NAVIRE SUIVI D’UN INCENDIE ET D’UNE ASSISTANCE.	8
1 – Volet Dommage	8
2 - Volet Avaries Communes.....	9
3 -Volet Responsabilité	10
4 –Total :.....	11
CONCLUSION.....	12

^{a1} Si ce document contient des erreurs ou si des points méritent d’être modifiés ou précisés, n’hésitez pas à nous le faire savoir en nous écrivant à : info@fortunes-de-mer.com

Introduction

Volontairement provocateur, cet article était en cours d'écriture lors de la fortune de mer du MSC NAPOLI.

Celle-ci nous a d'ailleurs conforté dans notre démarche et sur le bien fondé de nos interrogations.

Loin d'être choisi au hasard, ce titre a surtout pour but d'attirer l'attention de nos lecteurs sur un nouveau risque du transport maritime.

En effet, le lancement en 2006 du super porte-conteneurs EMMA MAERSK n'a laissé indifférent aucun des acteurs du monde maritime et à immédiatement suscité de nombreuses interrogations quant aux conséquences d'une possible défaillance d'un tel géant.

De quelques dizaines de conteneurs dans les années soixante, les porte-conteneurs peuvent désormais transporter des milliers de conteneurs², représentant en valeur le Produit Intérieur Brut de certains pays comme la Mauritanie, la Sierra Leone, et bien d'autres encore.³

A ce jour, il est le plus grand, le plus large, il a la plus grande capacité de transport de conteneurs, etc...

Tous ces « plus, plus » ne sont pas sans rappeler un autre navire devenu célèbre au début du XXIème siècle dont le destin fut aussi bref que tragique alors qu'il avait été affublé de nombreux superlatifs comme une prétendue insubmersibilité.

Il est cependant vrai que le « EMMA MAERSK » est impressionnant et mérite sans aucun doute le plupart des qualificatifs que la presse lui a attribués.

Pour autant, cette analogie avec un autre navire est trop tentante pour ne pas s'interroger et envisager le pire !



Le Emma Maersk à son lancement – Crédits : DR

Pour « FDM », il ne s'agit pas d'être oiseau de mauvaise augure mais de réfléchir à ce que pourrait impliquer une avarie majeure, ou pire, le naufrage de ce type de bâtiment de commerce.

En effet, après l'« EMMA MAERSK » et l'« ESTELLE MAERSK » ce fût au tour de l'« ELEONORA MAERSK » de rentrer en flotte en novembre 2006. D'autres suivront, chez Maersk ou d'autres armateurs et la question qui nous taraude a donc de l'avenir !

Pour être parfaitement franc, nous ne sommes pas les premiers à nous intéresser à ce sujet ; Lors de la

dernière session de l'IUMI en septembre 2006 à Tokyo, une conférence a été prononcée sur le problème des cumuls de valeur sur ce type de navire.

Plusieurs articles ont également été publiés sur Internet, dans des blogs ou des newsletters sur le même sujet et certains journaux de la presse écrite s'en sont également fait l'écho⁴.

Pas de scoop donc dans cet article mais un essai de mise en situation avec, à l'appui, les chiffres d'une éventuelle catastrophe impliquant ce type de navire.

Nous essaierons, dans la tradition de FDM, d'être le plus précis possible et d'illustrer au mieux notre propos.

² Sur l'histoire des porte-conteneurs, voir : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Porte-conteneurs>

³ Voir en ce sens : http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_pays_par_PIB_%28nominal%29

⁴ Vous ne trouverez pas ici les chiffres publiés dans la presse et qu'à FDM, nous avons parfois eu du mal à comprendre. En effet, plusieurs articles se sont fait l'écho de contributions d'avaries communes qui nous semblent difficilement « atteignables », même pour un sinistre majeur.

Voir : Transports Internationaux et Logistique, Décembre 06 / Janvier 07, p.11 et Argus de l'Assurance n°7010 du 2 février 2007, p.41.

Quoi qu'il en soit, il est d'abord un fait que, dès sa naissance, ce géant, outre de la fascination, a généré « angoisses » et « interrogations ».

En effet, qu'advierait-il en cas d'avarie majeure, du type « Hyundai Fortune », « Hanjin Pennsylvania », ou « MSC NAPOLI » ?

Pour y répondre, il nous semble impératif de rappeler les données de base.

Selon l'American Bureau of Shipping (A.B.S.)⁵, sa société de classification le « EMMA MAERSK » est annoncé avec une longueur de 397 mètres, pour une largeur de 56 mètres, et une hauteur de 30 mètres⁶.

Il aurait, selon les calculs réalisés, une capacité oscillant entre 11 000⁷ et 15 000 TEU⁸ ; Au vu de ces chiffres, et sans risque de se tromper de beaucoup, nous pensons que retenir une capacité de treize mille cinq cent conteneurs EVP n'est pas déraisonnable (dont 1400 Reefers)⁹.

Toujours selon l'ABS, la jauge brute du monstre est de 170 794 tonneaux, pour une jauge nette de 55 396 tonneaux¹⁰ ; il est propulsé par un moteur de 68 640 Kw¹¹ dont l'approvisionnement est assuré par 22 soutes de Fuel Oil (FO) et 6 soutes de Diesel Oil (DO), contenant respectivement 17 089 tonnes et 364. 5 tonnes d'hydrocarbures¹².

Ses dimensions appellent d'ores et déjà quelques comparaisons, toujours faciles mais très parlantes.

La longueur tout d'abord : Avec ses 397 mètres, le EMMA MAERSK¹³ est l'un des plus grands navires jamais construits. A notre connaissance, il est seulement surpassé par les pétroliers géants de la série « Batillus »¹⁴ (ferraillés) et par le « Knok Nevis¹⁵ » (qui ne navigue plus).

Il surpasse (ou plutôt dépasse) allègrement tout ce qui flotte, y compris le prestigieux « Queen Mary 2 »¹⁶ ou les porte-avions géants américains¹⁷.

Ramené à des considérations terrestres, notre géant dépasse de quelques mètres l'Empire State Building de New York (hors antenne).

Quant à notre vénérable tour Eiffel, il lui faudrait gagner plus de soixante dix mètres pour être l'égal du grand bateau bleu.

Ajouter qu'il est plus large qu'un terrain de football n'apportera pas grand-chose à la démonstration que nous avons à faire à un véritable colosse des mers.



Le Batillus à Saint-Nazaire, ravitaillé par le Port-Vendres - Crédits : DR

Ces chiffres, impressionnants pour un navire, ont rapidement suscité l'intérêt quelque peu angoissé des assureurs et des juristes.

⁵ <http://www.eagle.org>

⁶ <http://www.maersk.com>

⁷ Données American Bureau of Shipping

⁸ Données Internet

⁹ Données Mer et Marine : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=103148>

¹⁰ http://absapps.eagle.org/safenet/record/record_vesselDetailspringparticular?Classno=06151181&AccessType=PUBLIC&ReferrerApplication=PUBLIC

¹¹ Soit environ 93 324 CV. Voir <http://1000conversions.com/puissance.php>

¹² Il convient de remarquer que les capacités des soutes du EMMA MAERSK en hydrocarbures sont supérieures à celles des cuves de certains pétroliers....

¹³ Voir également http://fr.wikipedia.org/wiki/Emma_Maersk#_note-1

¹⁴ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Batillus>

¹⁵ http://fr.wikipedia.org/wiki/Jahre_Viking

¹⁶ http://fr.wikipedia.org/wiki/Queen_Mary_2

¹⁷ http://fr.wikipedia.org/wiki/USC_Carl_Vinson

En effet, comme tout colosse, surtout lorsqu'il est issu de l'imagination de l'homme, il serait improbable qu'il ne souffre pas de fragilités ou de défauts.

Certes, et contrairement à d'illustres prédécesseurs, il n'y a sans doute pas grand-chose à chercher du point de vue de la construction de l'EMMA MAERSK pour trouver un quelconque risque ou fragilité.

Non, pour FDM, comme pour d'autres, les fragilités de ce navire sont ailleurs. Elles tiennent à ses dimensions et à sa nature même de géant des mers



(C)Jan Svendsen
La taille du remorqueur donne une idée des dimensions du géant

Pour s'en convaincre, une mise en situation s'impose et les juristes se rappelleront à cette occasion les « cas pratiques » sur lesquels les Professeurs de Droit les ont fait font plancher.

Pour autant, il nous semblait difficile de démontrer la « dangerosité » d'un tel géant en un seul exemple. Aussi, lorsque nous avons jeté le « premier jet » de cet article, nous n'avions envisagé que la perte totale du géant.

Dans un second temps, cette solution « simple » nous est apparue trop réductrice et nous avons envisagé un scénario plus complexe avec un

abordage suivi d'un incendie entraînant une avarie commune.

Un mélange des deux solutions aurait pu impliquer deux navires du même type. La probabilité existe mais nous laissons le soin à d'autres d'en imaginer les conséquences financières¹⁸.

I – Du naufrage à l'abordage : Enoncé des scénarios

Les scénarios envisagés sont simples et rapides et n'ont qu'un but de démonstration. Ils paraîtront trop détaillés pour certains et bien trop simplistes pour les marins.

Mais l'important n'est pas là car il s'agit avant tout de présenter un scénario « plausible ».

Le premier que nous allons envisager est un Abordage entraînant la perte totale du navire.

A – L'abordage fatal.

En ce mardi 15 janvier 2008, le EMMA MAERK est prêt à emprunter le Dispositif de Séparation de Trafic situé au large de l'île d'Ouessant avant de rejoindre les ports de l'Europe du Nord et y décharger sa précieuse cargaison.

Felixstowe, sa première escale après le passage du Canal de Suez, est dans quelques heures et l'équipage se prépare déjà au « rush » de ces escales « du nord », espacées de seulement quelques heures¹⁹.

Les messages échangés avec le CROSS CORSEN avant qu'il n'emprunte cette autoroute obligatoire n'ont fait état d'aucune difficulté à bord du navire.

La météo de ce jour n'est pourtant guère clémente, conforme à ce que l'on peut espérer à la pointe Bretagne en plein hiver.

Dans le sens inverse, le VERIDIC, pétrolier de 144 mètres de long et de 11 300 tonneaux de jauge brute, s'apprête lui, à engager les manœuvres pour quitter le DST « descendant »²⁰.

La route la plus rapide amène inévitablement les navires à se rapprocher les uns des autres, voire à se croiser.

Tel est notre cas et les deux navires sont rapidement à des distances réduites l'un de l'autre. Cette « proximité » impose de mettre en application les règles de barre visant à limiter les risques d'abordage.

¹⁸ Pour en avoir une idée relativement simple, il suffira à nos lecteurs de remplacer les données du navire « abordeur » VERIDIC par celles d'un super porte-conteneurs du style « EMMA MAERSK ».

¹⁹ Le « Emma Maersk » est affecté sur la ligne AE 1 « Far East-Europe » - Voir <http://www.maerskline.com>

²⁰ Le DST « descendant » est au nord d'Ouessant tandis que le « montant » est au sud.

http://www.mer.equipement.gouv.fr/actualites/02_dossiers/developpements/secu_mar/dst_ouessant.pdf

Malheureusement, la tempête qui fait rage ne facilite pas les choses et les échos radars « parasites » se multiplient sur les écrans des deux navires.

Inexorablement la distance se réduit et comme souvent en pareil cas, les manœuvres tentées par chacun des hommes de barre n'aboutit qu'à une chose : rapprocher les navires l'un de l'autre.

Après plusieurs minutes de manœuvres, et malgré des appels radio entre les deux navires, l'improbable se produit en pleine tempête ; Les deux navires s'abordent, ou plutôt se « frottent » longuement.

Il est 06H00 GMT lorsque le bulbe du VERIDIC agit comme un ouvre-boîte et lacère la coque du « EMMA MAERSK ».

L'avarie est grave pour le géant des mers et les alarmes d'invasion se déclenchent les unes après les autres. Pour ne rien arranger, et de manière inexplicable, un incendie se déclenche dans la zone d'impact.

Il progresse rapidement et malheureusement pour le navire, la tempête de ce jour est « sèche » et il n'y a guère que du vent pour attiser les flammes qui gagnent peu à peu les conteneurs et leur précieux contenu à destination des métropoles européennes.

L'équipage du « EMMA MAERSK » fait tout ce qu'il peut et multiplie la mise en œuvre des procédures d'urgence. Le Préfet Maritime, alerté, fait appareiller l'ABEILLE BOURBON, remorqueur de haute mer alors stationnée dans la baie du Stiff (Île d'Ouessant) ou elle était pré positionnée.



Salle des machines de l'Emma Maersk – Crédits : DR

De son côté, l'armateur et ses assureurs signent à 08H30 GMT une LOF avec SMIT²¹, entreprise bien connue du monde du remorquage d'urgence.

Un appel de détresse est également lancé par les deux navires victimes de cette fortune de mer.

L'EMMA MAERSK accuse déjà une forte gîte qui s'accroît de minute en minute. A 11H00 GMT, il devient évident que le « pronostic vital » est engagé.

Vers 11H30 GMT, l'ABEILLE BOURBON est sur zone mais il est trop tard. Entre-temps, les treize membres d'équipage du EMMA MAERSK ont pu être évacués par hélicoptère.

Il est par contre hors de question d'envoyer une équipe de sauveteurs à bord du navire.

Vers 15H30 GMT, le navire est à 80° de gîte et les conteneurs tombent les uns après les autres à la mer. Le système d'arrimage n'est pas prévu pour résister à de telles inclinaisons. L'image est stupéfiante ; Les conteneurs chutent à la mer en heurtant ceux des travées voisines ; Les uns coulent, les autres partent immédiatement à la dérive.

L'ABEILLE BOURBON est obligée de s'éloigner afin d'éviter un heurt avec l'une de ces boîtes de métal.

A 16H00 GMT, le EMMA MAERSK s'enfonce par l'avant. De sombres bruits s'échappent de l'intérieur du navire.

A 16H20 GMT, la poupe reste seule visible mais plus pour très longtemps. Quelques minutes plus tard, une grande gerbe d'eau jaillit de l'océan, marquant la fin du EMMA MAERSK.

Ne reste plus qu'à la surface des centaines, des milliers de conteneurs, flottants entre deux eaux, des débris de toute sorte et de gigantesques nappes d'hydrocarbures.

La tempête s'est calmée rendant le spectacle encore plus Dantesque. Spectateurs, le VERIDIC et l'ABEILLE BOURBON ne peuvent que constater et s'imaginer qu'ils ont devant eux l'une des plus grandes et des plus coûteuse catastrophe maritime jamais connue.....

Ce scénario, même s'il n'est pas forcément réaliste dans son déroulement, reste plausible et permet d'illustrer notre propos.

²¹ <http://www.smit.com/>

Quant au second scénario, il envisage toujours un abordage, mais sans perte du navire. Nous aurons donc une avarie majeure (incendie), des Avaries communes, ainsi qu'un volet « responsabilité ».

B – Abordage du navire suivi d'un incendie et d'une assistance.

Dans ce scénario, rien ne change jusqu'au moment ou (...) l'EMMA MAERSK accuse déjà une forte gîte qui s'accroît de minute en minute. A 11H00 GMT, il devient évident que le « pronostic vital » est engagé.

Vers 11H30 GMT, l'ABEILLE BOURBON est sur zone.

Entre-temps, les treize membres d'équipage du EMMA MAERSK ont pu être évacués par hélicoptère. Ils ont cependant eu le temps de fermer l'ensemble des compartiments étanches du navire et la gîte semble maintenant stabilisée.

Il est par contre hors de question d'envoyer une équipe de sauveteurs à bord du navire.

Devant l'étendue du sinistre, SMITH affrète trois autres remorqueurs capables de l'aider dans la lutte contre l'incendie qui continue à ravager le navire et sa cargaison ; Ils ne seront sur place que le lendemain.

Le 16 janvier 2008, vers 17H00 GMT, le navire est toujours en feu et des centaines de conteneurs sont déjà détruits; La tempête s'est calmée et un crachin bien local vient aider les sauveteurs en refroidissant quelque peu la coque et les conteneurs surchauffés.

La lutte est rendue d'autant plus difficile que des dizaines de conteneurs sont tombés à la mer et la gîte du navire, sans être spectaculaire, fragilise le système d'arrimage ; L'image est d'ailleurs stupéfiante ; Les conteneurs chutent à la mer en heurtant ceux des travées voisines ; Les uns coulent, les autres partent immédiatement à la dérive.

Le 16 janvier 2008, vers 20H00 GMT, les trois autres remorqueurs affrétés arrivent sur zone. La lutte est difficile. Heureusement pour les sauveteurs, les conditions météo continuent à être favorables.

Pour autant, le spectacle qui s'offre aux sauveteurs est dantesque, partagé entre le navire en feu et les dizaines de conteneurs flottant entre deux eaux, rendant toute approche extrêmement dangereuse.

Spectateurs, le VERIDIC, toujours sur zone, l'ABEILLE BOURBON et ses trois acolytes ne peuvent que constater et s'imaginer qu'ils ont devant eux l'une des plus grandes et des plus coûteuse catastrophe maritime jamais connue



Abeille Bourbon – Crédits : DR

Au 20 janvier, la lutte tourne peu à peu à l'avantage des sauveteurs. Il faudra cependant attendre le 28 janvier 2008 pour que l'incendie soit complètement circonscrit.

Le navire accuse alors une gîte de 15° et sa partie centrale a été ravagée par le feu. Fort heureusement, les conteneurs « dangereux » situés sur l'avant ne semblent pas avoir été atteints.

Il s'agit de maintenant de tenter un remorquage du navire vers un port de refuge. Après d'harassantes négociations entre l'Etat Français, les collectivités locales, les assureurs, l'armateur, et la Marine Nationale, le port de Brest est choisi car il s'avère être

le seul (et surtout le plus proche) à même d'accueillir le géant dans la grande forme de radoub du port de commerce. Le « EMMA MAERSK » pourra y décharger ses conteneurs et procéder aux réparations d'urgence.

Pris en remorque le 3 février 2008 à 15H30 GMT, le EMMA MAERSK arrive au large de Brest quatre jours plus tard. Il y reste jusqu'au 12 février, le temps pour les sauveteurs de stabiliser le navire et de rétablir sa gîte au moyen de pompes directement branchées des remorqueurs vers les ballasts inondés du géant. Le 12 février 2008, l'état du navire est jugé satisfaisant pour permettre une rentrée dans la grande forme de radoub du port de Brest.

Le 13 février 2008, dès potron-minet, des centaines de curieux assistent à la scène, hors du commun, de ce géant blessé faisant son entrée dans cette forme traditionnellement réservée aux pétroliers ou transporteurs de gaz naturel.

Aidé par les remorqueurs de la Marine Nationale, seuls à pouvoir rentrer dans la forme et aider à la manœuvre, le EMMA MAERSK est amarré à 15H00 GMT. C'est l'heure à laquelle SMITH « rend » le navire à son armateur qui sera resté sous LOF 29 jours, 6 heures, et 30 minutes.

C'est ici la fin de l'énoncé des cas pratiques. Il n'y aura cependant qu'une seule question : Combien va coûter ce sinistre ?

II – Les conséquences financières

A l'appui de ces scénarios, nous allons pouvoir envisager de déterminer (approximativement bien sur) le coût de ces sinistres.

A – La Perte totale du navire

Parlons donc un peu argent. Nous avons un porte-conteneurs de 397 mètres au fond de l'océan, avec ses 13 500 conteneurs et leur marchandise à bord. En termes de valeur, cela nous donne :

Valeur du navire (corps) ²² :	USD 200 000 000
Valeur de la marchandise : USD 100 000 ²³ X 13 500 =	USD 1 350 000 000
Valeur des conteneurs (corps) : USD 2 000 ²⁴ X 13 500 =	USD 27 000 000
Soutes :	USD 4 597 912,75 ²⁵
Total :	USD 1 581 597 912,75
Ou	EUR 1 203 192 704,13 ²⁶

Cette somme a de quoi donner le tournis lorsque l'on sait que le total des primes encaissées au niveau mondial en Assurances Maritimes est de USD 17 269 032 000²⁷.

Le chiffre estimé ci-dessus représente donc environ 8 % de la somme encaissée au niveau mondial, tous risques confondus.

Ce scénario, bien que plausible, n'est pour autant guère probable, quoique...²⁸

Nous lui préférons le scénario 2 dont le coût peut être estimé comme suit :

B – Abordage du navire suivi d'un incendie et d'une assistance.

La problématique est ici un peu différente car il va falloir, pour mesurer le coût réel d'un tel sinistre, le décomposer en plusieurs volets.

Commençons donc par le volet dommage, qui est le plus simple.

1 – Volet Dommage

Pour l'illustration de notre exemple, nous considérerons que l'incendie aura causé des dommages d'un montant de 70 000 000 USD au navire, 350 000 000 USD aux marchandises et USD 6 500 000 aux conteneurs.

Les mesures d'extinction du feu ordonnées par le capitaine causent 15 000 000 USD d'avaries au navire, 25 000 000 USD aux marchandises et USD 1 500 000 aux conteneurs ; Enfin, l'assistance et le remorquage du navire endommagé coûteront USD 100 000 000.

²² Au vu de la valeur d'achat dont le chiffre sur Internet est affiché invariablement aux alentours de USD 145 Millions, nous estimons la valeur « vénale » à USD 200 000 000, ce qui doit également être proche de la valeur d'assurance du navire.

²³ Il est admis que la valeur moyenne, par conteneur, sur les trajets Asie – Europe, est d'environ USD 100 000 ou EUR 80 000. Ce principe de la moyenne n'échappe pas à la règle des écarts-types entre les conteneurs remplis de PSP et ceux gavés de dinosaures en plastique ou de vêtements « made in China ».

²⁴ Prix qui est sans doute encore trop élevé mais nous prenons une valeur moyenne, sachant qu'il y a de nombreux reefers 40' qui valent bien plus cher en valeur « corps » que les USD 1500 d'un conteneur dry de 20'.

²⁵ Au 24 février 2007, prix des soutes à Rotterdam <http://www.bunkerworld.com/markets/prices/>

²⁶ Au 24 février 2007 <http://www.xe.com>

²⁷ <http://www.iumi.com> –Tokyo Conference

²⁸ La récente Fortune de Mer du MSC Napoli nous montrés qu'à quelques heures près, notre scénario aurait pu être « mis en images » par MSC....

Au final, le volet « dommage » de ce sinistre s'élève à :

a – Navire :

- Incendie :	USD 70 000 000
- Mesures d'extinction :	USD 15 000 000
- Total :	USD 85 000 000

b – Marchandises :

- Incendie :	USD 350 000 000
- Mesures d'extinction :	USD 27 500 000
- Total :	USD 377 500 000

c – Conteneurs

- Incendie :	USD 6 500 000
- Mesures d'extinction :	USD 1 500 000
- Total :	USD 8 000 000

d – Total Brut: USD 470 500 000

e) – Total net USD 426 500 000²⁹

2 - Volet Avaries Communes

Pour calculer (sommairement) les dépenses d'avaries communes et les contributions de chacun, il faut procéder en plusieurs étapes.

Tout d'abord, reprenons les valeurs, à l'état sain, des différents contributeurs.

Nous avons un navire d'USD 200 000 000, avec une cargaison d'USD 1 350 000 000 et des conteneurs pour USD 27 000 000.

S'agissant des dommages, nous reprendrons les mêmes chiffres que pour ci-dessus, à savoir que l'incendie aura causé des dommages d'un montant de 70 000 000 USD au navire, 350 000 000 USD aux marchandises et USD 6 500 000 aux conteneurs.

Les mesures d'extinction du feu ordonnées par le capitaine causent 15 000 000 USD d'avaries au navire, 27 500 000 USD aux marchandises et USD 1 500 000 aux conteneurs.

Comme évoqué, le navire endommagé a dû être remorqué et les dépenses d'assistance se chiffrent à USD 100 000 000.

Les frais admissibles en avaries communes ont été évalués à USD 65 000 000.

A l'aide de tous ces chiffres, nous allons pouvoir déterminer les différentes masses :

Masse créancière ou active :

Avaries communes au navire :	USD 15 000 000
Avaries communes à la cargaison :	USD 27 500 000
Avaries communes aux conteneurs :	USD 1 500 000
Assistance :	USD 100 000 000
Frais ³⁰ :	USD 65 000 000
Total :	USD 209 000 000

²⁹ Pour avoir le montant net, il faut enlever du montant brut les USD 44 000 000 de dommages admissibles en avaries communes, soit USD 426 500 000 net.

³⁰ Frais admissibles en Avaries Communes comme le déroutement, les soutes, les gages et vivres de l'équipage, les intérêts, etc...

Masse débitrice ou passive :

Valeur du navire sauvé : USD 200 000 000³¹ – USD 70 000 000 = USD 130 000 000

Valeur de la cargaison sauvée : USD 1 350 000 – USD 350 000 000 = USD 1 000 000 000

Valeur conteneurs sauvés : USD 27 000 000 – USD 6 500 000 + USD 20 500 000

Total : **USD 1 150 500 000**

A l'aide de ces deux masses, nous allons pouvoir déterminer le taux de contribution

Taux de contribution :

USD 209 000 000 / USD 1 150 500 000 = 18,1660 %

Ce taux de contribution va être la clé qui va maintenant permettre déterminer précisément les contributions de chacun.

Ainsi, pour l'armateur, la contribution va être de 18,1660 % de USD 155 000 000 ou USD 23 615 819,21, somme dont il faut déduire les avaries communes subies par le navire :

USD 23 615 819,21 – USD 15 000 000 = USD 13 615 819,21

Quant aux chargeurs, leur contribution sera de 18,1660 % de USD 1 000 000 000 ou USD 181 660 147,76 dont il faut déduire les avaries communes supportées par les marchandises :

USD 181 660 147,76 – USD 27 500 000 = USD 154 160 147,76

Enfin, les conteneurs contribueront pour 18,1660 % de USD 20 500 000 ou USD 3 724 033,03, dont il faudra également déduire les avaries communes supportées par les conteneurs.

USD 3 724 033,03 – USD 1 500 000 = USD 2 224 033,03 USD

Total : **USD 165 000 000,00**

Les frais d'assistance (USD 100 000 000) et les frais (USD 65 000 000) seront bien couverts par la contribution du navire, des chargeurs, et des conteneurs.

On notera la forte disproportion entre la contribution du navire et des marchandises, laissant à ces dernières près de 92 % des frais engagés pour sauver l'expédition maritime³².

Ce point est de plus en plus prégnant dans le transport maritime où le coefficient multiplicateur entre le contenu (valeurs transportées) et le contenant (navire) s'accroît de plus en plus au fur et à mesure que les biens de haute technologie voyagent en nombre de plus en plus important sur un navire dont la valeur n'augmente pas dans les mêmes proportions.

Dernier volet à envisager, celui de la responsabilité de l'armateur pour un tel sinistre.

3 -Volet Responsabilité³³

Il s'agit ici de déterminer le montant de la réparation à laquelle sera tenu l'armateur avec cette particularité du Droit Maritime qui fait que ce montant peut être calculé d'avance en fonction du tonnage du navire.

Même si ce droit fort ancien³⁴ est régulièrement mis en cause et les limites sans cesse réévaluées au gré des catastrophes maritimes, le principe demeure.

³¹ Il s'agit normalement de la valeur vénale du navire. Pour l'exemple, nous partirons du principe que la valeur d'assurance est égale à la valeur vénale...vœu pieux... !

³² C'est d'ailleurs l'une des particularités, ou l'une des dérives diront certains, du gigantisme des porte-conteneurs actuels. La valeur « corps » est faible, voire très faible, au vu de la valeur des « facultés » transportées. Mais tel n'est point l'objet de cet article mais FDM aura l'occasion de revenir sur ce sujet dans l'une de ses prochaines publications.

³³ On lira également avec attention la communication de Madame de Cet Bertin sur la responsabilité du fait du conteneur http://www.premar-atlantique.gouv.fr/telechargement/Communication_Cecle_De_Cet_Bertin.pdf

La convention actuellement en vigueur est intitulée « Convention sur la Limitation de la Responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976 », dite « LLMC 1976 ».

Elle a été amendée par un protocole modificatif de 1996, dit LLMC PROT 1996 qui a fortement augmenté le plafond d'indemnisation des victimes.

Aux termes de cette convention et son protocole modificatif, auxquelles a adhéré le Danemark, pays sous lequel navigue le « EMMA MAERSK », le plafond de la responsabilité de l'armateur peut être calculé comme suit :

Dans notre cas, rappelons-nous que le navire jauge 170 794 tonneaux.

En application de la convention (1996), et de son article 3 b ii, la limite de responsabilité de l'armateur pour les créances autres que pour mort ou lésions corporelles serait fixée comme suit :

Jusqu'à 2000 Tonneaux :	DTS 1 000 000
De 2001 à 30 000 Tonneaux :	DTS 400 / Tonneau
De 30 001 à 70 000 Tonneaux :	DTS 300 / Tonneau
Au-delà de 70 000 Tonneaux :	DTS 200 / Tonneau

Pour notre navire de 170 794 tonneaux, cela donne donc 44 358 800 DTS, soit EUR 50 794 570.55 ou USD 66 679 198.12³⁵

A ce jour, il n'existe pas d'autres conventions relatives à la responsabilité d'un armateur non pétrolier.

Lorsqu'il crée un dommage, le fonds prévu par la convention LLMC 1976 et son protocole modificatif inclut donc l'ensemble des réclamations issues de la fortune de mer pour laquelle l'armateur est recherché.

Cette convention ne distingue cependant qu'entre deux types de réclamations ; Celles pour mort, blessures ou lésions corporelles et les autres (en ce compris la pollution et les marchandises dangereuses).

A ce jour, la convention dite « H.N.S. » relative aux marchandises dangereuses et la convention relative à la pollution par les soutes dite « Bunker 2001 » ne sont pas entrées en vigueur.

Il est cependant vrai que cela ne changerait pas grand-chose, du moins en ce qui concerne la convention « Bunkers 2001 » car elle ne « complète » pas la convention « LLMC » mais instaure un régime particulier de responsabilité pour ces dommages dits de « soutes ».

4 -Total :

Les différents calculs amènent au résultat suivant

Volet dommage :	USD 470 500 000
Volet Avaries Communes :	USD 165 000 000
Volet Responsabilité :	USD 66 679 198.12
Grand Total :	USD 702 179 198,12

Pour FDM, ce type de sinistre coûterait donc au bas mot 700 millions de dollars, soit 4 % de la prime mondiale annuelle de l'assurance maritime³⁶.

Il faudrait y ajouter les dommages indirects, non comptabilisés dans ce calcul mais qu'un tel sinistre engendrerait certainement.

Nous pensons ici aux conséquences de ruptures d'approvisionnement, de chaînes de fabrication, de perte de chiffre d'affaires, etc....sans oublier certaines pertes environnementales difficilement chiffrables.

³⁴ On le trouve dans les textes anciens, et notamment l'Ordonnance sur la Marine de 1681 via la possibilité pour l'armateur de limiter sa responsabilité en abandonnant le navire à ses créanciers.

³⁵ <http://www.xe.com> au 22 février 2007.

³⁶ <http://www.iumi.com> -Tokyo Conference

L'exemple récent du MSC NAPOLI a montré que cette « simple » fortune de mer a engendré une hausse subite des cours du nickel, une importante cargaison de ce métal se trouvant embarquée et coincée sur le navire pour de longues semaines.

Conclusion

Les récentes fortunes de mer du MSC NAPOLI et du HYUNDAI FORTUNE montrent que nos hypothèses sont loin d'être farfelues.

Il ne s'en est fallu que de quelques heures pour que le MSC NAPOLI ne mette « en images » le scénario évoqué ci-dessus, à quelques nuances près.

Au-delà du sinistre et de ses conséquences financières, le plus inquiétant est la concentration du risque et des valeurs sur un seul et même navire.

Or, le propre de l'assurance est la répartition du risque et la multiplication de « petits » risques, rendant les sinistres pouvant les atteindre supportables par les assureurs.

L'arrivée de tels navires amène inévitablement les assureurs, principalement facultés, à avoir de nombreuses « mises en risque » sur un même navire, au travers d'un nombre d'assurés parfois difficilement déterminable.

Dans notre introduction, nous nous interrogeons sur les faiblesses de ce type de navire et nous avançons leur taille comme « talon d'Achille ».



Le M.S.C. NAPOLI dans la baie de Lyme – Crédits : DR

Les développements ci-dessus confirment cette hypothèse, tout au moins pour les assureurs.

N'oublions pas que la réassurance d'une compagnie a des limites, notamment dans ses montants, et que les cumuls de valeurs et d'avaries peuvent, sur un seul évènement (corps et facultés), engager les résultats de l'année, et dans le pire des cas, la survie de l'entreprise.

Les assureurs sont bien conscients de ces difficultés et de ces menaces « létales » pour leur industrie. Des études sont actuellement en cours³⁷ et nous aurons sans aucun doute l'occasion de reparler de ces porte-conteneurs géants, soit au travers des résultats de ces études, soit au travers de futures avaries majeures³⁸...

Enfin, à l'heure où nous concluons cet article, le chantier coréen Samsung vient d'annoncer qu'il est désormais capable de construire des navires allant de 12 600 TEU à 16 000 TEU, adaptés au futur gabarit du canal de Panama³⁹.

Se rappellera t'on que même les arbres ne montent pas jusqu'au ciel ?

Calais, le mercredi 21 mars 2007

³⁷ Transports Internationaux et Logistique, Décembre 06 / Janvier 07, p.11

³⁸ Voir l'article « Thinking the unthinkable » paru dans le Lloyd's List du 12 mars 2007 et dans lequel l'auteur s'interroge également sur les possibles conséquences d'un tel sinistre.

³⁹ Lloyd's List du 26 février 2007