



## Le *Costa Concordia* : un coût « assurances » historique

Philippe Garo

Docteur en droit, Directeur de McLEANS S.A.

Ce texte est tiré d'une conférence IFM-IHEDN-FMES qui s'est tenue à Toulon le 27 février 2014. L'auteur est membre de l'IFM Toulon-Provence.

Les faits du naufrage du *Costa Concordia* sont connus : le 13 janvier 2012, le navire appareillait de Civitavecchia, près de Rome, avec 4 229 personnes à son bord. Ce soir-là, il heurta une roche au large de l'île toscane de Giglio, causant une brèche importante qui entraîna le naufrage du navire.

Le bilan humain fut dramatique car ce naufrage causa la mort de trente-quatre personnes et soixante-quatre autres furent blessées. Les témoignages émouvant des rescapés ont montré des souffrances morales et psychologiques liées à cet événement tragique.

L'aspect humain d'une telle catastrophe maritime demeure le point majeur d'un tel événement ; les femmes, les enfants et les hommes qui étaient à bord de ce navire voulaient y passer un agréable moment pendant quelques jours. D'autres personnes y travaillaient. Les sentiments mêlés d'effroi, de peur et d'angoisse qui se lisaient sur les visages des rescapés ont démontré le caractère hautement traumatisant du naufrage.

Le monde maritime avait malheureusement connu d'autres naufrages dramatiques. La mer peut devenir tout aussi dangereuse qu'elle est belle et parfois fascinante à contempler. Certes, de nos jours, le transport maritime, dénommé autrefois l'expédition maritime, ne revêt plus ce côté épique, incertain, et presque systématiquement dangereux, qui le caractérisait dans les temps anciens.

Au demeurant, il faut aussi respecter la mer. Victor Hugo déclamaient que « la mer est un espace de rigueur et de liberté ».

Le mot « rigueur », traduit, vous me le pardonnerez, en termes modernes et nettement moins poétiques, c'est apprécier et comprendre que la mer représente un risque auquel concourt parfois surabondamment, et malheureusement, la faute humaine.

## Le *Costa Concordia* : un coût « assurances » historique

Pour un navire de croisières, quand le risque vient à se réaliser, il faut d'abord sauver les vies humaines.

Et puis, si cela est possible, il sera tenté de sauver le navire.

Après viendra le temps des comptes à rendre pour le ou les responsables de l'évènement.



D.R.

Le *Costa Concordia*

Enfin, arrivera le temps des comptes à faire.

En effet, plus prosaïquement, la question s'est rapidement posée de savoir qui, au-delà de l'armateur lui-même, allait prendre en charge ce sinistre.

Le monde de l'assurance maritime a très rapidement perçu que le sinistre allait certainement être un des plus coûteux de l'histoire de cette institution fort ancienne.

Sans remonter à la mutualisation des risques de l'expédition maritime par les phéniciens ou encore à celle qui existait en Crète à l'époque de la civilisation minoenne, il est maintenant d'usage de placer l'origine de l'assurance maritime vers le XIV<sup>e</sup> siècle. La plus ancienne police d'assurance maritime connue date de 1329.

En fait, l'assurance maritime se développa à partir du XIV<sup>e</sup> siècle en raison de l'interdiction du pape Grégoire IX, en 1236, par la bulle « *Naviganti vel eunti ad nundinas* », du prêt à la grosse aventure (prêt à taux élevé proposée par un particulier pour financer un voyage). Cette interdiction contribua au développement à moyen terme de l'assurance maritime<sup>1</sup>. Les premiers textes législatifs qui traitèrent de l'assurance maritime furent les ordonnances des magistrats de Barcelone du 21 novembre 1435 et du 3 juin 1484.

Quitte à peut-être briser des idées reçues, nos amis britanniques dont la Lloyd's est de nos jours mondialement connue, n'ont pas créé eux-mêmes de contrat d'assurance maritime car celui-ci fut introduit par les allemands de la Ligue Hanséatique ; ces derniers furent d'ailleurs ensuite expulsés du royaume sur ordre d'Elisabeth 1<sup>ère</sup> en raison, notamment, de jalousies suscitées par leur succès commerciaux.

1. Les termes de « prêt à grosse aventure » ont définitivement été abrogés en France dans l'article 1964 du Code Civil par une loi n°2009-526 du 12 mai 2009.



L'assurance maritime fut le fait, dans un premier temps, d'assureurs isolés qui travaillaient dans un port déterminé pour assurer des expéditions précises à bord de navires qu'ils connaissaient. Ils prirent ensuite l'habitude de réunir pour échanger des informations sur leurs activités et sur les navires. Ces réunions permirent d'affiner les risques et de proposer des garanties plus adaptées. Nous citerons, à titre d'exemple, deux de ces réunions qui regroupaient les assureurs maritimes : celle du Cercle de Florence et celle qui se tenait dans la taverne de Tower Street, tenue par un certain Edward Lloyd, et qui fut à l'origine de la Lloyd's que nous connaissons aujourd'hui et que nous avons déjà cité.

La Lloyd's commença par progressivement s'ériger en institution nationale en Grande-Bretagne, puis internationale. Les conflits incessants du XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1815 permirent le développement de l'assurance maritime. En effet, à l'époque, les acteurs d'une expédition maritime ne prenaient pas le risque de quitter le port de chargement initial sans avoir souscrit une couverture d'assurance appropriée aussi bien sur le corps (le navire) que sur les facultés (les cargaisons). Beaucoup d'armateurs français étaient d'ailleurs couverts en Grande-Bretagne lors des guerres de l'Empire.

Le marché de l'assurance maritime se développa tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle et du XX<sup>e</sup> siècle notamment par le biais de libéralisations successives du marché de l'assurance en général, marché qui était souvent initialement aux mains de compagnie d'assurances qui avaient un certain monopole du marché.

Nous verrons que l'assurance maritime a vu, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, en Angleterre, la création de mutuelles d'armateurs qui finirent par s'appeler les P&I Clubs. Ces institutions sont méconnues. Au demeurant, comme nous le verrons, elles jouent désormais un rôle majeur dans l'assurance maritime mondiale.

Le dossier du *Costa Concordia* en donne un exemple très probant ; nous allons dès lors pouvoir maintenant nous intéresser à l'affaire du *Costa Concordia* sous le prisme de l'assurance.

Le *Costa Concordia* était exploité par la société Costa Croisières, filiale du groupe américain Carnival Cruises<sup>2</sup>. Celui-ci est propriétaire de plus d'une centaine de navires de croisières avec une part de marché mondial de la croisière internationale estimé à plus de 50% de marché. Ce groupe transporte par an plus de 3,7 millions de passagers<sup>3</sup>.

Le *Costa Concordia* appartenait à une série de cinq sister-ships : *Costa Pacifica*, *Costa Favolosa*, *Costa Fascinosa* et, enfin, le *Costa Serena*.

Il est dit, selon un vieil adage britannique, qu'« un navire qui n'a pas goûté au vin goûtera au sang ». Dès lors, l'usage est de baptiser les navires pour conjurer le

2. Les neuf autres filiales de ce groupe sont : Princess Cruises, Holland America Line, The Yachts of Seabourn, Cunard, Aida Cruises, Iberocruises, P&O Cruises, Ocean Village et P&O Cruises Australia (NDA).

3. Le grand concurrent de Carnival Cruises, la compagnie RCCL - Royal Caribbean Cruises Lines - détient quant à elle à peu près 30% du marché international (NDA).

## Le *Costa Concordia* : un coût « assurances » historique

sort et leur porter bonheur. Le baptême se fait généralement au champagne, ce qui est d'ailleurs une tradition d'origine française<sup>4</sup>. La compagnie White Star Line, propriétaire du *Titanic*, avait pour tradition de ne pas baptiser ses navires. Elle ne dérogea pas à cette règle pour le *Titanic* ...

Les marins interprétèrent le fait que la bouteille de champagne, qui servi au baptême du *Costa Concordia*, le 7 juillet 2006, ne se cassa pas au moment d'heurter la coque du navire, comme un très mauvais signe...

- Depuis la survenance du naufrage du *Costa Concordia*, beaucoup d'observateurs se sont émus de la taille du navire. Toutefois, le *Costa Concordia* ne faisait pas parti des plus grands navires à passagers du monde.

Construit en 2006 en Italie, il avait les mensurations suivantes : 290,2 m de long pour une largeur de 38 m. Il avait un port en lourd de 114 000 tonnes. Il comprenait 17 ponts, 1 500 cabines et il pouvait accueillir 3 780 passagers avec un maximum de 1 100 membres d'équipages. Son coût total à la construction fut de 450 millions de dollars.

Le *Queen Mary* de 1934 (314 m) ou encore le *France* (316 m) étaient des navires plus longs que le *Costa Concordia* ; que dire de la classe Oasis de l'armement Royal Caribbean qui sont des bâtiments de 360 m pouvant embarquer jusqu'à 6 296 passagers (auxquels il faut rajouter les 1 300 membres d'équipage) pour l'*Allure of the Seas* ou encore l'*Oasis of the Seas* ? Il en sera de même pour les futurs Oasis 3 et 4, actuellement en construction en France au chantier de Saint-Nazaire, qui auront le même port en lourd (220 000 t) que les deux premiers Oasis cités mais avec des longueurs respectives de 362 et 363 m.

### *Cette tendance au gigantisme s'affirme et se confirme en matière de navires*

Le phénomène ne touche pas exclusivement les navires de croisières. Pour les porte-conteneurs, l'armement CMA-CGM a lancé le *Jules Verne* ayant une capacité de 16 000 conteneurs. Quelques mois plus tard AP MØLLER MAERSK lança sa série dite « Triple E », à un coût avoisinant les 200 millions de dollars l'unité, pour une capacité de 18 000 conteneurs par navire. Ne voulant certainement pas rester à la traîne, les chinois annoncèrent qu'ils allaient mettre en chantier des porte-conteneurs géants pour leurs armements COSCO et CHINA SHIPPING qui pourront transporter 20 000 conteneurs chacun. Une des raisons de l'annonce récente, le 17 juin 2014, du refus de l'alliance maritime dite « P3 » (mise en commun de moyens entre les trois plus grands armements mondiaux de transport maritime conteneurisé visant à l'amélioration de services aux clients des compagnies qui gardaient leurs créneaux de commercialisation) par les chinois est peut-être, entre autres, à trouver dans cette annonce de nouveaux navires plus grands que ceux des protagonistes du « P3 », à savoir, comme souligné supra, les trois plus grands armements au monde pour le transport conteneurisé : le suisse MSC, le danois AP Moller-Maersk et le français CMA-CGM. Il n'est pas interdit de penser que les chinois

4. Il peut se faire parfois au whisky, comme le 4 juillet 2014 pour un navire de la Royal Navy, le *HSM Queen Elizabeth* (NDA).



aient souhaité favoriser quelque peu leurs armements, eux-mêmes membres de certaines alliances déjà en place et autorisées par les autorités de la concurrence.

Il convient de se rappeler que le projet d'alliance P3 avait été accepté le 24 mars 2014 par la Federal Maritime Commission américaine et, le 3 juin 2014, par la Commission européenne qui avait décidé de ne pas ouvrir une enquête « antitrust ».



D.R.

*Le Jules Verne CMA CGM*

D'un point de vue de l'assurance, il est à souligner que plus les porte-conteneurs sont grands, plus la valeur assurée des marchandises transportées par ces navires augmente corrélativement. Dans le cadre des porte-conteneurs les plus grands actuellement en service, la valeur assurée de la cargaison excède bien souvent le milliard de dollars.

Il est dès lors évident que les assureurs maritimes et transport ont pris en compte dans leurs analyses de risques cet accroissement de la taille des navires. En novembre 2013, Sven Gerhard, Global Product Leader Hull et Marine Liabilities d'Allianz Global Corporate et Specialty AG (AGCS) soulignait : « Nous avons pu apprécier ce risque grâce aux données que nous avons collectées et par les modélisations qui en résultaient ». Par ailleurs, à propos du *Costa Concordia*, Dieter Berg, directeur de l'assurance transport chez Munich Re ajoutait qu'ils avaient « intégré depuis longtemps de tels scénarios worst-case dans (leurs) estimations de risque »<sup>5</sup>.

### *Mais quels sont les contrats d'assurance qui vont concerner le navire ?*

D'une manière générale, l'assurance sur un navire est principalement constituée de deux grands contrats : celui relatif à l'assurance dommage qui va concerner le navire en tant que tel, et celui relatif à la responsabilité et qui va couvrir la responsabilité civile de l'armateur. Les polices d'assurances dommages sont dénommées les polices « corps et machines ».

5. <http://www.argusdelassurance.com/risk-management/costa-concordia-les-lecons-d-un-nauffrage.68767>

## Le *Costa Concordia* : un coût « assurances » historique

Elles couvrent schématiquement le navire en lui-même, sa motorisation ainsi que ses aménagements intérieurs qui sont très importants sur un navire de croisières. Dans l'affaire du *Costa Concordia*, il s'agit d'un accident dans la navigation du navire ayant entraîné son naufrage, ce qui est un évènement couvert par les polices « corps et machines ». Il faut noter qu'une faute éventuelle d'un préposé de l'armateur (tel que, par exemple, une faute du capitaine du navire) n'est pas un cas d'exclusion pour l'indemnisation par l'assureur « corps et machines ».

Le *Costa Concordia* avait une valeur agréée assurances corps de 510 millions de dollars alors que l'armateur avait une franchise au titre de ce contrat d'un montant de 30 millions de dollars. Le navire fut déclaré en perte totale (« CTL » en anglais : « *constructive total loss* »). Les assureurs corps et machines ont donc pris en charge la somme de 480 millions de dollars. Pour ce risque, il y avait un panel de 28 assureurs en co-assurances mais 10 de ces 28 assureurs supportaient 90% du risque. Dans la co-assurance du *Costa Concordia* figuraient principalement des compagnies d'assurances telles que Generali, RSA (Royal & Sun Alliance), XL Group, Allianz ou encore AXA.

Quant à l'assurance responsabilité, elle était couverte par deux P&I Clubs : The Steamship Mutual Underwriting Association (BERMUDA) Ltd et The Standard Club Ltd.

Nous avons déjà évoqué supra l'existence de ces mutuelles d'armateurs, les P&I Clubs, dont l'origine remonte au XVIII<sup>e</sup> siècle et qui sont, de nos jours, regroupées au sein d'un groupe international des P&I Clubs<sup>6</sup>.

Les lettres P&I veulent dire « *Protection* » et « *Indemnity* ».

En fait, dans le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle, en raison d'un manque de concurrence, les polices d'assurances corps et machines anglaises étaient chères. Certains armateurs décidèrent de se regrouper et de créer, sur une base mutualiste (« *on a non profit making basis* », système toujours en place aujourd'hui), ce qui fut appelé les « *Hull Clubs* »<sup>7</sup>.

Ceux-ci connurent un vrai succès. Toutefois, dans les années 1840, leur attrait déclina en raison d'une concurrence plus avérée, notamment de la part de la Lloyd's mais les « *Hull Clubs* » ne disparurent pas pour autant. Ils avaient une utilité : ils permettaient aussi de compléter les couvertures des polices corps du marché lesquelles ne couvraient que 75% des risques résultant de l'abordage, 25% des risques étant exclus par une clause dite « *Running Down Clause* » (RDC). Les « *Hull Clubs* » proposèrent des couvertures pour les 25% non couverts par les polices corps. Il faut noter que ce système existe encore avec les P&I Clubs qui proposent toujours de couvrir, par le biais d'une clause dite « 4/4 RDC », les 25% que les polices corps et machines, notamment britanniques, ne couvrent pas car elles sont restées à 75% de couverture pour les risques d'abordage.

Quand bien même les assureurs du Lloyd's et les compagnies d'assurances maritimes décidèrent de proposer des couvertures « *corps* »<sup>8</sup> moins chères, ils n'étaient pas prêts à couvrir la nouvelle responsabilité civile des armateurs (« *third*

6. [www.igpandi.org](http://www.igpandi.org)

7. « *hull* » signifie « coque ».



party liability ») qui était notamment la résultante de trois lois du parlement britannique : la « *Lord Campbell Act* » de 1846, le « *Harbour Docks and Piers Clauses Act* » de 1847 et le « *Merchant Shipping Act* » de 1854. La première loi donna aux personnes à charge de morts en mer en raison d'une navigation inappropriée du navire, le droit de poursuivre l'armateur dudit navire avec une demande en dommages et intérêts. Le deuxième texte donna aux autorités portuaires le droit de recouvrer les sommes dues en raison de dommages causés par les navires aux installations portuaires. Enfin, la loi de 1854 autorisa les demandes d'indemnisation pour les pertes de vies humaines en mer (« *Loss of life* ») et les préjudices corporels (« *Personal Injury* »).

Afin de combler ce vide de couverture d'assurances, les armateurs créèrent dès 1855, sur le modèle des « *Hull Clubs* », des Club de Protection. La lettre « P » pour « *Protection* » apparaissait.

Quelques années plus tard, la jurisprudence évolua et, en 1866, un armateur fut jugé responsable d'une perte de cargaison transportée sur son navire.



## UK P&I CLUB

Les « *Protection Clubs* » changèrent alors leurs règles pour y inclure une couverture liée à la responsabilité pour perte et dommage à la cargaison afin que les membres du Club<sup>9</sup> puisse se voir indemniser par ces pertes. La lettre « I » pour cette indemnisation apparaissait : « *Indemnity* ». Les P&I Clubs dans leur version moderne étaient ainsi définitivement en place.

Il existe aujourd'hui treize P&I Clubs : 8 britanniques, 3 scandinaves, 1 américain et 1 japonais et. Ces P&I Clubs couvrent globalement près de 90% de la flotte mondiale des navires de commerce. Ils couvrent aussi des flottilles de navires de pêche, des grands yachts (ils assurent par exemple le risque lié aux équipages et passagers de ces yachts) ou encore les petits navires de transport de passagers (comme ceux qui desservent les îles se trouvant au large des côtes françaises), etc. Les P&I Clubs n'ont pas vocation à gagner de l'argent à l'inverse du secteur du marché de l'assurance commerciale où le fait de générer des retours sur investissement est recherché. En fait, la différence entre les P&I Clubs et les assureurs classiques se fait dans la distribution des risques. Comme l'ont souligné deux grands professeurs de droit maritime, le Doyen Rodière et le Pr. Du Pontavice<sup>10</sup>, cette distribution peut être réalisée de deux manières : « *soit par l'entente de ceux qui courent les risques ; c'est le procédé des mutuelles, où, en fin d'année, les risques sont répartis entre tous les intéressés, soit par l'intermédiaire d'un professionnel, entrepreneur qui réalisera un profit ; c'est le système des compagnies d'assurances* ».

Dans le cadre du naufrage du « *Costa Concordia* », les P&I Clubs et surtout, nous le verrons, leurs ré-assureurs vont couvrir :

8. A cette époque, la police dommage du navire était appelée la police « *corps* » car les navires étaient uniquement à voile ; ce n'est qu'avec l'apparition des navires à vapeur que la police prit le nom de police « *Corps et Machines* », « *Hull & Machinery* » en anglais.

9. Pour les Clubs, il est utilisé le terme de membre, « *Member* » et non pas d'assuré.

10. Précis de Droit maritime (12<sup>e</sup> édition) par René Rodière, Emmanuel Du Pontavice – éditeur : Dalloz (NDLR)

## Le *Costa Concordia* : un coût « assurances » historique

- Les dommages corporels à savoir les dossiers relatifs aux personnes décédées et blessées, et aux passagers dans leur ensemble ainsi que les dossiers des membres d'équipage,

- La pollution éventuelle ; pour le *Costa Concordia*, il n'y a pas eu de pollution par hydrocarbures, le gouvernement italien ayant très rapidement ordonné le pompage des soutes du navire, soit 2 380 tonnes de mazout qui se trouvaient dans les soutes du navire. Cette opération commença le 12 février 2012 et les frais liés au pompage des soutes furent pris en charge par les P&I Clubs.

- Le relèvement de l'épave ce qui va constituer la partie la plus importante du dossier « assurances » pour ce naufrage.

La franchise du contrat d'assurance « P&I » de l'armateur du *Costa Concordia* était de 10 millions de dollars<sup>11</sup>.

- La mécanique d'assurances des P&I Clubs fait qu'il existe trois niveaux dans leur système d'indemnisation. Le premier niveau est celui qu'on dénomme la « *retention* ». En 2012, la « *retention* » des P&I Clubs s'élevait à un montant de 8 millions de dollars<sup>12</sup>. Les deux P&I Clubs du *Costa Concordia* ont donc payé 4 millions de dollars chacun. Ensuite, au-delà de la « *retention* » de 8 millions de dollars et de la franchise de 10 millions de dollars, soit 18 millions de dollars, le Pool formé par les 13 P&I Clubs du Groupe International a quant à lui couvert jusqu'à un global de 70 millions de dollars<sup>13</sup>. Au-delà, c'est le programme de réassurance du Groupe International des P&I Clubs qui va s'actionner. Ainsi, ceux sont les ré-assureurs du Groupe International (des compagnies comme Munich-Re ou encore Hannover-Re) qui vont couvrir le risque<sup>14</sup>.

Pour les P&I Clubs, l'indemnisation des victimes (passagers et membres d'équipage) pourrait représenter une somme qui est actuellement estimée entre 200 et 250 millions de dollars. La principale raison pour un tel montant réside dans les actions lancées notamment par des groupes de passagers américains aux Etats-Unis (Floride). Or, aux Etats-Unis, le montant des dommages-intérêts alloués par les cours et tribunaux sont souvent très élevés et, de plus, les dispositions de la Convention d'Athènes régissant le transport de passagers ne s'appliquent pas<sup>15</sup>. Il convient aussi de rajouter l'action des italiens de l'île de Giglio pour dommages économiques, action initialement tentée aux Etats-Unis mais qui se déroulera finalement en Italie, le juge américain s'étant déclaré incompétent en 2013 pour juger de cette action des italiens qui réclament 75 millions de dédommagements.

11. Au-delà des deux franchises – corps et machines et P&I – à la charge de l'armateur pour un total de 40 millions de dollars, il est estimé que les pertes directes occasionnées par ce naufrage – comme la perte d'exploitation, risque que l'armateur n'avait pas couvert – s'élèveront à 150 millions de dollars.

12. Depuis l'exercice 2013 / 2014, elle est désormais de 9 millions de dollars.

13. Cette limite est désormais passée à 80 millions de dollars depuis l'exercice 2014/2015.

14. La limite de cette réassurance monte jusqu'à 3 milliards de dollars.

15. Cette convention prévoit certaines limitations tout comme des dispositions régissant l'application ou non de ces mêmes limitations.

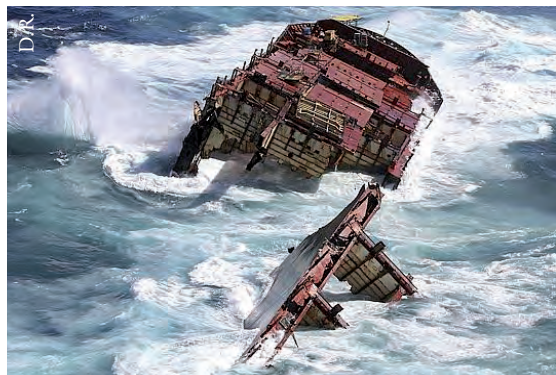




Quant au coût de relèvement de l'épave, initialement estimé à 300 millions de dollars, il fut récemment révisé à la somme de 917 millions de dollars. Au demeurant, les coûts de relèvement ne peuvent pas encore être définitifs tant que le navire n'aura pas été remorqué jusqu'à son port de démantèlement qui fut finalement annoncé, le 30 juin 2014, comme étant le port italien de Gênes.

Le relèvement le plus cher avait jusqu'alors été celui du porte-conteneurs *Rena* en Nouvelle-Zélande. La note finale du relèvement, estimée au départ à la somme de 75 millions de dollars monta jusqu'à 304,3 millions de dollars pour atteindre une dernière estimation donnée en mai 2014 et qui avoisinerait la somme de 425 millions de dollars<sup>16</sup>.

Le coût du relèvement du *Costa Concordia* est dû au fait que, d'une part, les navires, nous l'avons souligné, sont de plus en plus grands et que, d'autre part, le



Le *Rena*

matériel existant n'est pas adapté au relèvement de ces navires. Il est également mis en avant, dans le cas d'espèce du *Costa Concordia*, l'influence des autorités italiennes qui exigèrent des assureurs P&I que le navire soit relevé d'une seule pièce car elles ne voulaient pas d'un découpage *in situ*.

Dès lors, il fut nécessaire de procéder à l'étude d'un relèvement en fonction de cette exigence et de créer ainsi une technique particulière pour ce faire, d'où un énorme surcoût de l'opération de relèvement. Pendant plus d'un an, plus de 500 personnes, appartenant aux sociétés Titan et Micoperi, conglomérat choisi par les P&I Clubs pour mettre en œuvre les opérations de relèvement et du retraitement du navire, ont ainsi travaillé sur le chantier. Le navire fut relevé d'un bloc grâce à une opération dite de « *parbuckling* », le 16 septembre 2013.

Face aux montants de plus en plus élevés que les assureurs doivent payer pour le relèvement des épaves, il fut émis l'idée en 2013 de limiter la couverture pour les relèvements d'épaves à une somme qui fut évoquée comme étant de l'ordre du milliard de dollars.

Cette idée n'a pas reçu un écho favorable notamment au sein du Groupe International des P&I Clubs. En fait, le principal argument évoqué fut qu'une telle limite de couverture provoquerait des difficultés pour des navires en détresse pour trouver un port de refuge. De plus, s'il est pris en compte les 20 relèvements d'épaves les plus coûteux payés par les P&I Clubs (*Costa Concordia* y inclus), la moyenne du coût s'avère être de 128 millions de dollars par relèvement.

Cette moyenne tombe à 85 millions de dollars si le cas du *Costa Concor-*

16. Le *Rena* est le 3<sup>e</sup> dossier en coût assurances maritimes de tous les temps pour un total dépassant maintenant les 770 millions de dollars ; il pourrait même devenir le 2<sup>e</sup> si les coûts du relèvement continuent leur progression.

## Le *Costa Concordia* : un coût « assurances » historique

*dia*, qui est exceptionnel, n'est pas pris en compte.

Par ailleurs, si les trois cas les plus coûteux de relèvement sont enlevés, la moyenne du coût d'un tel relèvement tombe à la somme de 67 millions de dollars. Dès lors, sans les trois cas les plus chers de relèvement auxquels les P&I Clubs ont dû faire face ces dernières années, aucun des dossiers ne produit un dossier de prise en charge par la ré-assurance. Les relèvements restent alors couverts dans le cadre du « *Pool* » des P&I Clubs (« *Claims pooling arrangements* ») et de leur captive collective au sein du *Pool*, *Hydra*<sup>17</sup>.

Dans tous les cas, il s'avère que les P&I Clubs, et surtout leurs ré-assureurs, vont sans doute devoir payer un somme supérieure à 1 milliard USD pour le naufrage du *Costa Concordia*. Afin de mieux percevoir ce que cette somme représente dans le cadre de l'assurance P&I, nous indiquerons que le montant ainsi déboursé pour ce naufrage représente entre 28 à 30% du montant des primes perçues annuellement par les 13 P&I Clubs du Groupe International.

L'impact dans le cadre de la police corps et machines est moins important. En effet, à ce jour, le coût « assurances dommages » du *Costa Concordia* s'élève, comme nous l'avons vu, à 480 millions de dollars et cette somme représente globalement 6% des sommes perçues annuellement par le marché de l'assurance corps et machines dans le monde (autour de 8,5 milliards de dollars).

Dès lors, le marché de l'assurance corps et machines pourra supporter le sinistre sans avoir à répercuter celui-ci d'une manière significative et importante sur les primes que les armateurs seront amenés à payer dans l'avenir. De plus, en 2013, il fut constaté une baisse de la sinistralité « navires » dans le monde mais il est rappelé par le marché que l'exposition au risque demeure élevée en raison de la taille grandissante des navires, ce que nous avons déjà souligné.

Il va en être différemment sur les primes que les armateurs devront verser à leurs P&I Clubs et les armateurs propriétaires de navires de croisières sont largement plus impactés que les autres armateurs. Pour le dernier renouvellement d'assurances des P&I Clubs, et alors que pour les autres types de navires la moyenne du taux par « *gross tonnage* » (gt ou encore tjb en français pour tonneau de jauge brute) était en hausse de 5,2% en moyenne, les navires de croisières voyaient le taux progresser de 20% par rapport à 2013, pour atteindre désormais un taux de 3,7791 dollars par tonneau de jauge brute.

Il se dit maintenant, selon les dernières estimations, que le sinistre du *Costa Concordia* pourrait dépasser, au final, la somme d'1,5 milliard de dollars. Jusqu'à maintenant, ce triste record était détenu par l'*Exxon Valdez*, pétrolier qui s'échoua en Alaska en 1989 provoquant une marée noire en déversant 50 000 tonnes de pétrole. Le coût assurances de ce sinistre s'était élevé à la somme de 780 millions de dollars. Le coût assurances du *Costa Concordia* s'avérerait ainsi représenter le double de celui de l'*Exxon Valdez*.

Ce constat fait du naufrage du *Costa Concordia* le sinistre le plus cher de tous les temps pour l'assurance maritime.

17. La captive est, dans le cadre du groupe international des P&I Clubs, la propre compagnie d'assurance du groupe international.