

## ATTENTION SUR: M/V EVER GIVEN

Après une collision en février 2019 avec un autre navire à la suite, semble-t-il, de vents violents qui l'avaient poussé vers le terminal des ferries près du port de Hambourg, le navire EVER GIVEN fait de nouveau parler de lui du fait de son échouement le 23 mars 2021 bloquant ainsi, dans les deux sens, la circulation sur le canal de Suez pendant plusieurs jours.

Cet incident a entraîné un embouteillage de plusieurs centaines de navires, la hausse du cours du pétrole, une perte de « droits de passage » estimée à 15 millions de dollars par jour pour l'Etat Egyptien lequel réclamait, en compensation, 900 millions de dollars US aux Armateurs pour les conséquences du blocage.

L'EVER GIVEN, avec à son bord 25 membres d'équipage et environ 20.000 conteneurs EVP, est resté après son déséchouement immobilisé dans le grand lac Amer jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé avec les Autorités du canal et les Sauveteurs.

Le propriétaire du porte-conteneurs a déclaré son navire en Avaries Communes pour permettre, ultérieurement, la répartition solidaire des frais et dommages liés à l'accident entre l'Armateur et les intéressés sur la cargaison.

L'expert répartiteur appointé à cet effet : le cabinet britannique Richards Hogg Lindley, tente d'évaluer les frais engagés pour le sauvetage et autres dépenses, la valeur des marchandises se trouvant à bord lors de l'évènement, ainsi que les pertes et dommages en relation avec la prolongation du voyage...

Plusieurs éléments à prendre en compte :

Dans le cadre des procédures engagées, on peut penser que les assureurs de la cargaison auront à fournir 2 garanties :

- l'une aux sauveteurs pour les diligences accomplies pour le déséchouement : l'indemnité leur revenant sera due dans tous les cas de figure (que la responsabilité du navire soit retenue ultérieurement ou non),
- l'autre dans le cadre de la procédure d'avaries communes (qui aura essentiellement pour objet de partager entre les parties (navire et cargaison) les dépenses telles que les dommages au navire résultant du déséchouement, assistances....

On peut imaginer la détresse des propriétaires de containers qui ne seraient pas assurés, qui devront assumer de très importantes dépenses pour obtenir livraison de leurs marchandises, non sans prendre la précaution de faire constater contradictoirement leur état– au moment de la livraison au plus tard. Ils ne doivent pas perdre de vue que les contributions ne seront dues que sur la valeur des marchandises sauvées. On peut craindre que les Armateurs comme les Sauveteurs, en l’absence d’Assureurs internationaux, ne se contentent pas de la signature d’une simple garantie, et qu’ils exigent le paiement de contributions en espèces qui seraient versés sur un compte-joint ouvert sous la responsabilité des Experts-Répartiteurs.

On peut raisonnablement imaginer qu’une partie des containers devant décharger en Europe, sans doute à Rotterdam, sera réexpédiée vers divers pays. De nombreux assureurs seront concernés, mais également les intérêts cargaison non assurés.

Il résulte maintenant des informations communiquées par le cabinet de sollicitors à Londres: Roose+Partners que l’autorité du Canal de Suez (SCA) aurait accusé le capitaine du « EVER GIVEN » d’avoir perdu le contrôle de son navire avant qu’il ne heurte la berge du canal. En effet, lorsque le navire est entré dans le canal, il a commencé à virer sur tribord. Le capitaine s’est efforcé de le ramener sur sa route sans y parvenir » .

Les avocats des armateurs japonais continuent d’affirmer que la SCA n’aurait pas dû autoriser le navire à entrer dans la voie navigable sans être assisté d’au moins 2 remorqueurs. La SCA a répliqué que le capitaine pouvait choisir de ne pas entrer dans le canal par mauvais temps et vents forts.

Une procédure est en cours devant le tribunal d’Ismailia : elle a été ajournée jusqu’au 20 juin 2021. La SCA demande 550 millions de USD à titre d’indemnisation, ce qui représente une réduction de 40% par rapport à la demande initiale. Les autorités du Canal ont également mentionné qu’elles accepteraient un paiement cash de 200 millions à titre d’acompte, tandis que le solde pourrait faire l’objet d’une lettre de garantie sur base de laquelle le navire serait libéré.

Il convient de tenir compte que l’Egypte, pays souverain, a ratifié la Convention de Hambourg de 1978. L’une des particularités de cette convention résulte du fait que la faute nautique du capitaine n’est plus considérée comme un cas excepté exonérant l’armateur (contrairement à ce que prévoit la Convention internationale de Bruxelles). Selon le résultat des enquêtes nautiques et pénales en cours, les sommes que devront supporter l’armateur et la cargaison à travers la procédure d’avaries communes peuvent varier, mais elles seront dans tous les cas de figure très élevées.

Attendons de connaître l’issue de la procédure qui se déroule en Egypte, la teneur et le montant des garanties que l’Armateur devra fournir aux Sauveteurs et à l’Autorité du Canal de Suez, et le résultat des expertises en cours, pour y voir plus clair.

L’équipe de Marine Consultant

Marine Consultant se tient à votre disposition pour répondre à vos interrogations et vous assister dans vos démarches.

## ATTENTION SUR: M/V EVER GIVEN

After a collision in February 2019 with a ferry, which seems to be due because of strong winds that pushed her towards the port of Hamburg, the Vessel EVER GIVEN is again subject of all discussions following to its grounding on March 23<sup>rd</sup>, 2021, thus blocking, in both sides, traffic on the Suez Canal for several days.

This incident led notably to the congestion of hundreds of ships, the increase of the oil price and a loss of “right passage” estimated at 15 millions dollars per day for the Egyptian State which initially claimed, as compensation, 900 millions dollars to the Shipowner because of this congestion.

The Ever Given, with her 25 crew members and 20'000 containers on board, remained in the great Amer Lake until an agreement is reached.

The shipowner has declared General Average for the vessel as to permit, subsequently, to jointly share the costs and damages related to the event between the Owner and the cargo interests.

The general average adjuster appointed for this purpose: the British firm Richards Hogg Lindley is now trying to assess the costs incurred for the rescue and other expenses, the value of the goods on board during the event, plus the loss and damages resulting from the delay of the voyage.

Several elements must already be considered:

Within the framework of the proceedings which were initiated, we can assume that the cargo insurers will have to provide 2 guarantees:

- One for the salvage: the compensation will be due in all cases (whether the responsibility of the Vessel is subsequently demonstrated or not)
- The other within the framework of the General Average (which will be essential to share the expenses resulting from the grounding assistance between the Vessel and the cargo).



One can imagine the distress of the cargo interests who are not insured, who will have to incur very significant expenses to obtain delivery of their goods, not without taking the precaution of verifying their good condition contradictorily – at the time of delivery at the latest. They should not lose sight of that contributions will be due on the value of the saved goods. It is feared that both Shipowners and Rescuers, in the absence of international insurers, are not satisfied with the signing of a simple guarantee, and that they demand the payment of a cash deposit which would be paid into an open joint account under the responsibility of the general average adjuster.

We can reasonably imagine that some of the onboard containers were due to be discharged in Europe, probably in Rotterdam, had to be transhipped to various countries, yours notably.

Many underwriters are concerned but also non-insured cargo interests.

It now appears from the information communicated by Roose+Partners that the Suez Canal Authority (SCA) allegedly accused the Ever Given's Master of having lost control of his Vessel before it collided the bank. In fact, when the Vessel entered in the Canal, it began to veering starboard. The Master tried to get her back on her way but was unable to do so.

The Japanese shipowners' lawyers argued that SCA should not have allowed the Vessel to enter the Canal without assistance of at least 2 tugs. SCA replied however that the Master could choose not to enter amidst bad weather and strong winds.

Proceedings is stated in front of Ismailia's Court: it has been adjourned until June 20<sup>th</sup>, 2021. SCA is asking for 550 millions USD in compensation (which represents a reduction of 40% compared to the initial request). The Canal authorities said they would accept a cash deposit payment of 200 million together with a letter of Guarantee for the balance, as to release the Vessel.

We remind that Egypt, as a sovereign country, has ratified the Hamburg Rules of 1978. One of its peculiarities results from the fact that the master's nautical fault is no longer considered as exempting the Shipowner (Contrary to the Brussel's regulation).

According to the results of the nautical and criminal investigations in process, the sums to be borne by the Shipowner and cargo interests through the general average proceedings, will be very high. It may all depend on the warranty terms that SCA requires to release the EVER GIVEN.

What will the proceedings outcome taking place in Egypt be? What will be the content of the guarantee? Will the Owner agree on it? What will be the result of the current surveys?

Let's wait the outcomes to see more clearly but in any case, the amounts that the Owners and cargo interests will have to support, although they might vary, will be very high ...

Marine Consultant's team

**Marine Consultant stays at your disposal to answer your questions and assist you in this matter.**