

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

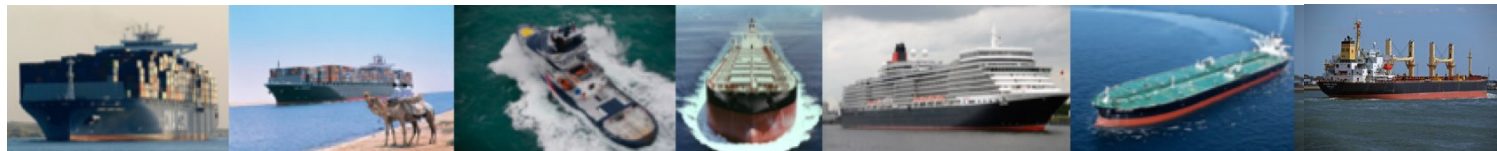
Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 52 - Printemps 2020



"Culpa factum inconsultum quo alteri nocetur"

La clause de *safe port* ou de *safe berth*

Une garantie omnibus ?

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Tous les maritimistes connaissent la clause *safe port* ou *safe berth* et pensent immédiatement aux décisions Eastern City et Evia. Ils devront désormais avoir à l'esprit l'arrêt Athos I du 4 mars 2020 de la Cour suprême des États-Unis rendu dans l'affaire Carco (Citgo Asphalt Refining Co. V. Frescati Shipping Co. Ltd.)

<https://tinyurl.com/urd6ud7>.

L'espèce concerne un pétrolier grec à simple coque, venant du Venezuela avec sa cargaison de pétrole, remontant la rivière Delaware et manoeuvrant pour accoster au terminal Citgo de Paulsboro dans le SW de Philadelphie. A 200 m du quai, le navire touche un objet immergé (une ancre de 2, 50 m sur 1, 2 m perdue par un cargo on ne sait dans quelles conditions) ne figurant pas sur les cartes. La coque du navire est alors percée en deux endroits laissant partir dans la rivière près de 1 000 m³ de HFO. D'où des dépenses de près de 143 M USD pour nettoyer les environs, 33 M USD pour indemniser l'exploitant d'une centrale nucléaire ayant dû arrêter sa production, et divers autres préjudices. D'où un important contentieux. Le navire appartient à la compagnie Frescati qui l'a frété à temps à Star Tankers, laquelle, à son tour, a frété le navire cette fois au voyage à la société Carco. La C/P (Asbatankvoy) contient une clause de *safe berth* aux termes de laquelle : "*the vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, ... provided the vessel can proceed thereto, lie at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the charterer.*" Un débat s'engage sur sa portée : les uns considérant que la clause impose à l'affréteur un "*unspecified duty of care in tort*" et que la "*safe berth clause ... is a warranty giving rise to strict liability*", les autres observant qu'il ne saurait y avoir de garantie à l'égard des "*unknown and unknowable risks*" et que dans ces conditions, la responsabilité de l'affréteur ne peut être engagée qu'en cas de faute. La Cour suprême (dans une décision prise à la majorité avec deux opinions dissidentes) vient de trancher la controverse après avoir pesé tous les termes de la clause et décidé qu'elle renfermait une garantie de sécurité : "*the safety of the selectioned berth is the entire root of the safe berth clause. It is the very reason for the clause's inclusion in the C/P.*" Voilà donc l'affréteur tenu pour responsable des différents dommages !

Inutile de souligner l'importance de la solution qui doit être sur toutes les tablettes. Elle ne va pas de soi, même si l'exégèse de la clause l'accrédite : "*any safe place*", "*always afloat*" sont des expressions claires et précises. En outre, il est probable qu'en droit français ou plus largement continental, on aurait raisonné sur les mêmes bases : rien ne s'oppose à ce qu'une partie contracte une obligation de garantie, c'est-à-dire s'engage à assumer même les conséquences de la force majeure. Il est alors tenu systématiquement à l'égard de son cocontractant, mais également à l'égard des tiers, puisque les tiers, au regard de la jurisprudence contemporaine, peuvent se prévaloir, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, du manquement à une obligation contractuelle qui leur cause un dommage (en dernier lieu, Cass. ass. plén. 13 janv. 2020, n° 17-19.963) et ce, semble-t-il, quelle que soit la nature (moyens, résultat ou garantie) de l'obligation en cause.

Pour autant, il est permis de se demander si cette analyse qui revient à conférer à une obligation contractuelle une portée statutaire, est parfaitement fondée. La clause de "*safe port*" est avant tout une clause qui renforce les obligations de l'affréteur sans y intégrer les "*abnormal occurrences*". L'ériger, sans nuance et dans tous les affrètements, à temps comme au voyage, en "*duty of care*" revient à donner au contrat une force qu'il ne porte sans doute pas. Les affréteurs sont ainsi très exposés. À eux de trouver les justes limites de responsabilité, que ne leur donnent pas nécessairement les conventions internationales et les bons assureurs. À eux aussi de se retourner contre les vrais responsables, ce qui est l'une des autres questions posées par l'arrêt rapporté : comment se fait-il qu'une ancre dangereuse ait pu rester ainsi au fond d'une rivière aussi fréquentée ?

