

ATTENTION SUR:

LA CLAUSE « SAFE PORT » OU « SAFE BERTH »

D'après l'éditorial du Professeur Philippe DELEBECQUE
paru dans la Gazette n°52 de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

N'hésitez pas à consulter notre société Marine Consultant afin de vous porter conseil, de gérer et exercer des recours amiables ou judiciaires, sur une base « NO WIN NO FEE ».

Nous ne saurions trop vous conseiller de lire régulièrement la Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.

Pour cela, il vous suffit de prendre contact avec le Secrétariat de la CHAMBRE :

contact@arbitrage-maritime.org

qui vous fera gracieusement l'envoi sur internet de sa version en ligne que vous pourrez télécharger.

Dans son numéro 52 figure notamment un commentaire précis du Président de la Chambre : le Professeur Philippe DELEBECQUE, consacré à l'Arrêt du 4 mars 2020 de la Cour Suprême des Etats Unis, rendu dans un litige Citgo Asphalt Refining Co. (CARCO) V. Frescati Shipping Co. Ltd.

Celui-ci relate l'aventure d'un pétrolier grec remontant la rivière Delaware, aux Etats-Unis, avec un cargaison de pétrole. A 200 m du quai, ce navire heurte un objet immergé qui ne figurait pas sur les cartes. Il s'agit d'une ancre de 2,50 m sur 1,2 m, perdue par un cargo, on ne sait dans quelles conditions. Conséquences : la coque du navire a été percée, entraînant une forte pollution. Les frais de dépollution, et les préjudices indirects ont été considérables (176 millions USD)...., sans compter les frais de procédure qui, aux Etats-Unis, sont très importants.

Qui devait supporter ces dépenses: l'Armateur ou l'Affréteur?

Voici la relation que fait le Professeur DELEBECQUE de ce contentieux :

Quote « le navire appartient à la compagnie Frescati qui l'a frété à temps à Star Tankers, laquelle, à son tour, affrété 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. » Unquote

A l'issue des débats, la responsabilité du sous-affréteur a finalement été retenue sur base de la clause de « safe berth » contenue dans la Charte-Partie. Cela conduit le rédacteur de cette excellente note à écrire :

Quote « 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 selected 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 ! » Unquote

L'opinion du Professeur DELEBECQUE – même si elle est nuancée – le conduit à écrire :

Quote « ...il est probable qu'en droit français, ou plus largement continental, on aurait raisonné sur les mêmes bases... » Unquote

Cela devrait être porté à la connaissance de nos amis affréteurs afin qu'ils y réfléchissent avec le concours des Assureurs couvrant leur responsabilité, respectivement avec leur Club de Protection. Cette décision remet en cause bien des idées reçues !

Nous vous souhaitons une bonne lecture de l'analyse jointe, et demeurons à votre disposition, et sommes prêts, sur simple demande de votre part, à vous adresser l'intégralité de l'étude du Professeur DELEBECQUE.

FOCUS ON:

« SAFE PORT » OR « SAFE BERTH » CLAUSE

*Based on the article written by the Professor Philippe DELEBECQUE
published on the 52d « GAZETTE de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris ».*

Please do not hesitate to contact Marine Consultant for assistance,
management or recovery of your cargo claims on a
“No win, No fee” basis.

We advise you to read regularly the Gazette of the CAMP. As to do so, you may take contact its Secretary at the following email - it will send you, graciously, the online version that you'll be able to download:

contact@arbitrage-maritime.org

In the last issue, n°52, you can read the article made by the President of the CAMP: professor Philippe DELEBECQUE, about the decision dated of March 4th, 2020 of the USA's Supreme Court "CITGO ASPHALT REFINING Co. (CARCO) vs. FRESCATI SHIPPING Co. Ltd."

The case is about a Greek tanker going up the Delaware river in USA with a cargo of oil. 200 m from the quay, the Vessel allided with a submerged object which was not on the maps: an anchor of 2.50 m by 1.20, lost during unknown conditions. Consequently: the Vessel's hull was pierced, causing significant pollution. The depollution's costs plus the indirect damages were considerable (USD 176 million) - without taking into account the procedural costs.

Who should support these costs: the Owner or the Charterer?

Below, are the comments made by Professor DELEBECQUE on this case:

Free translation

Quote :

“the Vessel is owned by Frescati Shipping Co. Ltd. which has time-chartered it to Star Tankers, which has voyage-chartered it to the company CARCO.

The Charter-party (Asbatankvoy) is referring to a safe berth clause in which : “ 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”.

On the one hand, some are considering that the clause imposes the Charterers to an “unspecified duty of care in tort” and that the “safe berth clause is a warranty giving rise to strict liability”.

On the other hand, some are observing that “there can be no guarantee with regard to “unknown and unknowable risks” and that under these conditions, the charterer’s responsibility can only be engaged in the event of fault”.

Unquote.

In the end, the responsibility of the sub-charterer has finally been held on the basis of the safe berth clause contained in the Charter party. This leads Professor DELEBECQUE, writer of this excellent article, to consider that :

Free translation

Quote:

“The Supreme Court (in a decision taken at the majority of the 2 dissidents’ opinions) has settled the controversy after having analysed all the terms of the clause and decided that it contained a security guarantee: the safety of the selected berth is the entire root of the safe berth clause. It is the very reason for the clause’s inclusion in the charter party. So here we are, with the sub-charterer held responsible for all the various damages”.

Unquote.

The opinion of Professor DELEBECQUE, even if it is nuanced, leads him to write the following:

Free translation

Quote :

“It is likely that in France, or more widely with the continental law, we would have reasoned on the same base”

Unquote.

We wish you a good reading of this analysis and stay at your disposal as to send you the full article written by Professor DELEBECQUE.