

## **ATTENTION SUR:**

### **MARCHANDISES REFUSÉES PAR LES AUTORITÉS SANITAIRES POUR RUPTURE DE LA CHAÎNE DE FROID: QUID DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR?**

*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 ».*

Dans notre chronique juridique de ce mois, nous souhaitons vous faire part d'une décision rendue par la Cour d'appel de Montpellier le 26/03/2019 dans l'affaire M/V « CMA CGM CHRISTINA ».

Pour plus d'information, nous vous invitons à lire l'article intéressant écrit par le Professeur G. Piette publié dans le DMF n°813.

En l'espèce, la SA CMA CGM a transporté un conteneur réfrigéré contenant 600 cartons de crabes surgelés au départ de Madagascar et à destination de l'Italie.

Le 29 décembre 2009, les services vétérinaires italiens ont refusé l'admission de la marchandise sur le territoire de l'Union Européenne car jugée impropre à la consommation du fait d'une rupture de la chaîne du froid.

Le 22 décembre 2010, l'assureur subrogé du notify et le notify (pour le remboursement des frais de destruction de la marchandise) ont assigné le transporteur devant le tribunal de commerce de Marseille.

Par jugement du 27 septembre 2013, le tribunal a déclaré l'action irrecevable. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 23 juin 2016 a infirmé partiellement le jugement en déclarant recevable leur action mais en déboutant les deux compagnies en considérant que le refus d'admission de la marchandise par les autorités sanitaires ne pouvait se substituer à un rapport d'expertise ou d'un commissaire d'avaries et qu'il n'était pas justifié que des réserves avaient été adressées au transporteur.

Cet arrêt est cassé et annulé par une décision de la Cour de Cassation en date du 6 juin 2018, sauf en ce qu'il avait déclaré recevable l'action des demandeurs / appelants.

La Cour de cassation avait effectivement considéré, au visa des articles 3§6 et 4§1 de la Convention de Bruxelles, qu'en relevant que le dommage résultait d'une rupture de la chaîne de froid constatée lors d'un contrôle par les services vétérinaires italiens lesquels avaient refusé l'admission de la marchandise, cette dernière ne pouvait être présumée avoir été délivrée dans un état conforme à celui décrit au connaissement. Ainsi qu'il appartenait à CMA CGM d'établir que la rupture de la chaîne du froid n'était pas survenue au cours du transport ou au cours du déchargement.

Désignée comme juridiction de renvoi, la Cour d'appel de Montpellier, par un arrêt du 26 mars 2019 retient ainsi la responsabilité du transporteur et condamne la société CMA CGM à indemniser le notify et son assureur subrogé selon les motifs suivants :

La Cour d'appel de Montpellier précise que, selon les pièces, suite à l'inspection des services sanitaires a été décidée la destruction de la marchandise laquelle a été convoyée par le bureau des douanes pour être détruite – sans qu'elle ne soit délivrée au notify. La CMA CGM ne pouvait donc se prévaloir de la présomption selon laquelle la marchandise avait été délivrée telle que décrite au connaissement !

Le transporteur ne pouvait ignorer que le destinataire était dans l'impossibilité d'appréhender la marchandise, CMA CGM ne pouvait reprocher au notify l'absence de réserves écrites et de la convocation d'une expertise, peu important l'existence d'enregistrements de température car ces derniers ne permettaient pas d'identifier le conteneur.

L'intimé, n'ayant émis aucune réserve au port de chargement et n'apportant pas la preuve que les dommages n'étaient pas survenus au court du transport ou du déchargement, ne pouvait s'exonérer de la présomption de responsabilité pesant sur elle.

De plus l'intervention des services sanitaires ne pouvait être regardée comme un cas excepté puisqu'il n'était pas établi en quoi cette intervention était elle-même à l'origine du dommage, ainsi le lien de causalité n'était pas prouvé.

**FOCUS ON:**

**CARGO REJECTED BY THE VETERINARY SERVICES DUE TO A COLD CHAIN BREAK: IS THE CARRIER LIABLE?**

By acting on a “**NO WIN NO FEE**” basis, Marine Consultant provides a full claims management service in relation to issues arising from the carriage of goods. Therefore, please feel free to contact us as to receive further information.

With this newsletter, we would like today to inform you regarding the decision taken by the Cour d’appel of Montpellier, dated of the 26<sup>th</sup> of March, 2019 “Navire CMA CGM Christina”.

For further information, we suggest also to read the interesting article written by Professor G. Piette published in the DMF n°813.

In this particular case, CMA CGM SA transported a refrigerated container containing 600 cartons of frozen crabs from Madagascar to Italy.

On 29<sup>th</sup> of December 2009, the Italian veterinary services refused to accept the goods on the territory of the European Union because it was deemed unfit for consumption due to a cold chain break.

On December 22<sup>th</sup>, 2010, the notify subrogated insurer and the notify (for the reimbursement of the destruction costs related to the goods) assigned the carrier before the commercial court of Marseille.

By judgment of 27<sup>th</sup> September 2013, the judge at first instance declared the action inadmissible. The Court of appeal of Aix-en-Provence on 23 June 2016 partially overturned the judgment by declaring admissible their action but dismissing the two companies by considering that the refusal to admit the goods by the health authorities could not substitute a report made by a surveyor or Average agent and that there was no justification for reserves made against the carrier.

This judgment is quashed and annulled by a decision of the Court of Cassation dated of June 6<sup>th</sup> 2018, except for declaring admissible the action of the plaintiffs/appellants.

The Court of Cassation had indeed considered, in view of articles 3 § 6 and 4 § 1 of the Brussels Convention, that, by pointing out that the damage resulted from a breakdown of the cold chain observed during a check by the Italian veterinary services which had refused the admission of the goods, the latter could not be presumed to have been delivered in conformity with the description of the Bill of lading. Therefore it was for CMA CGM to establish that the rupture of the cold chain had not occurred during transport or during unloading.

Designated as the referring court, the Court of appeal of Montpellier, by a decision of 26 March 2019, thus retains the liability of the carrier and condemns the company CMA CGM to compensate the notify and its subrogated insurer on the following grounds:

The Court of appeal of Montpellier underlines that, according to the exhibits, following to the inspection of the sanitary services was decided the destruction of the merchandise which was conveyed by the Customs Office to be destroyed – without the cargo to being delivered to notify . Therefore, the CMA CGM could not avail itself of the presumption that the goods had been delivered as described in the Bill of lading.

The carrier could not ignore that the consignee was unable to apprehend the goods, CMA CGM could not blame the notify the absence of written reservations and the convening of an expertise, little important the existence temperature records because they did not identify the container.

The respondent, having made no reserve at the port of loading and having not proved that the damage did not occur during sea transportation or unloading, could not be exempted from the presumption of liability.

Moreover, CMA CGM could not argue that the damage was due to the intervention of the health services as it does not established how this intervention was itself the cause of the damage, so the causal link was not proved.