

Transport maritime : actualités de la Cour de Cassation

Marine Consultant conseille à titre gracieux, gère et exerce les recours, amiables ou judiciaires sur une base « NO WIN, NO FEE ».

Dans ce cadre, notre équipe vous propose sa chronique juridique.

Ce mois-ci, Me Jacques BONNAUD nous fait l'amitié de dresser pour les amis de Marine Consultant un Vademecum de l'activité de la Cour de Cassation au cours des trimestres écoulés – dont les Grands Arrêts contribuent à l'élaboration du droit positif maritime français.

Nous le remercions à la fois pour l'intérêt des décisions rapportées et pour sa fidélité.

N'hésitez pas à nous consulter afin d'obtenir plus d'information.

1- Assurance maritime

A- Rôle de la compagnie apéritrice

L'apériteur gère le contrat pour les coassureurs.
Par un attendu de principe la Cour de Cassation a jugé : « *que la société apéritrice est présumée être investie d'un mandat général de représentation dès lors qu'aucun des coassureurs ne le conteste.* »

Elle en tire en l'espèce les conséquences suivantes :
Les reports de prescription qui ont été accordés à l'apériteur bénéficient aux coassureurs qui ont le droit d'agir en paiement sur la totalité des sommes versées
(Cass Com 21/11/2018 DMF 2019 p.203 – obs A.LUQUIAU).

Si le mandat se présume « la solidarité entre co-assureurs ne se présume pas ». (1)

Sur un plan pratique ne prenez pas de risques et faites figurer tous les coassureurs dans vos actes de procédure.

B- Marchandises transportées : garantie tous risques

La Cour de Cassation se prononce sur l'acquisition de la garantie et la charge de la preuve :

« Le principe de la garantie était acquis dès lors que la marchandise avait été réceptionnée avariée à la suite de la rupture du froid... et il appartenait à la compagnie d'assurance d'établir une éventuelle cause d'exonération de garantie. »

(Cass Com 23/10/2019 DMF 2020 p.19 obs approbatrice J. BONNAUD)

L'exclusion est l'exception. Il appartient à l'assureur de la prouver, l'assuré ne doit que démontrer l'existence de la garantie et du dommage.

2- Livraison de la marchandise en Russie

La livraison c'est le but du transport maritime, elle doit se faire en fonction du connaissance.

Alors que les connaissances mentionnaient « à l'ordre de » et étaient endossés en blanc c'est-à-dire au porteur, l'agent du transporteur maritime à Saint Pettersbourg a refusé la livraison aux porteurs des connaissances, parce qu'ils n'avaient pas de mandat du propriétaire destinataire final.

Solution qui a été approuvée par la Cour d'appel de Versailles. L'Arrêt a été cassé au motif que : « *les connaissances avaient été émis à l'ordre de la société MCT qui les avait endossés en blanc et en était porteur de sorte que les matériels devaient lui être délivrés sans autre exigence.* » (Cass Com 10/02/2015 DMF 2015 p.532 - obs M.FOLLIN)

C'est ce que la Cour d'appel de renvoi a entériné (CA Rouen 13/06/2019 DMF 2019 p.983 - obs approbatrice J.BONNAUD)

En Russie comme ailleurs un connaissance au porteur reste un connaissance au porteur à qui la marchandise doit être livrée.

Remarque : Tous ces Arrêts ont censuré des décisions rendues par des Cours d'appel alors qu'elles avaient infirmé les jugements des tribunaux de commerce.

(1) Jean-Denis PELLIER « De la prétention de mandat en matière de coassurance » note sous cet Arrêt DALLOZ actualité 04/12/2018.

3- La pollution

Le navire THISSEAS battant pavillon du LIBERIA a commis en ZEE (zone économique exclusive) française un rejet d'hydrocarbure.

La convention de Montego Bay prévoit une double compétence, celle de l'Etat côtier et celle de l'Etat du pavillon, mais selon son article 228 l'Etat côtier doit suspendre ses poursuites si l'Etat du pavillon engage lui-même une action dans les 6 mois ce qui était le cas.

La Cour d'appel de Rennes considérant qu'il appartient au juge d'apprécier la suspension des poursuites qui avait été refusée par le Premier ministre français, a prononcé la fin des poursuites en France. (CA Rennes 11^e CH Com 13/09/2018 DMF 2019 p.44 - obs G.BRAJEUX)

Cet Arrêt a été cassé au motif que la décision du Premier ministre « n'était pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas aux juges répressifs français d'en apprécier la validité ».

(Cass Com 24/09/2019 DMF 2019 p.899)

Dans ces observations le professeur Pierre BONASSIES considère que cet Arrêt « exprime l'adhésion du juge judiciaire à l'une des théories les plus remarquables du droit administratif : la théorie de l'acte de gouvernement ».

L'équipe de MARINE CONSULTANT reste à votre disposition pour répondre à vos questions et vous assister sur telle ou telle affaire.

FOCUS ON :

Sea transportation: French Court of Cassation's decisions

Marine Consultant advise, manage and make the amicable or judiciary recourses on a "NO WIN NO FEE" basis.

Monthly we are sending you our latest news: the subject of February is the important decisions of the French Court of Cassation which are contributing to the development of the Positive law.

Regarding sea transportation, you will find below those which, in 2018/2019, have caught the attention of Me Jacques Bonnaud, the author of this column.

For all those decisions below, the judgments were reversed by the Court of Appeal which was then overturned by the Court of Cassation.

We stay at your disposal if you need further information.

I. MARINE INSURANCE

A- The role of the leading insurer :

The Leading underwriter manages the contract for the co-insurers.

In a legal ground principal, the Court of Cassation has decided that "the Leader is presumed to have been entrusted with a general representation mandate as none of the co-insurers disputes it".

It draws the following consequences:

The extensions of limitation which have been granted to the Leading insurer benefit to the co-underwriters who therefore have the right to sue for payment of all sums paid.

(Cass - Commercial chamber 21/11/2018 – commented in DMF 2019 p.203 – A.LUQUIAU).

Careful however: if the mandate is presumed, "the solidarity between co-insurers is not" (1).

Practically, it is best to include all the co-insurers in your procedural documents as to prevent any risk.

B- Transported goods: all-risk guarantee.

The Court of Cassation has ruled on the acquisition of the guarantee and on the burden of proof: "the concept of guarantee was acquired as soon as the goods had been received damaged following to the break of cold chain... and it was to the insurance company to establish an eventual cause for the guarantee's exemption

(Cass – Commercial chamber 23/10/2019 – commented in DMF 2020 p.19 – J. BONNAUD).

It means that "exclusion is exception". Consequently, it is to the underwriter to prove the exception, to demonstrate that the damage has not been insured.

(1) Jean-Denis PELLIER « De la prétention de mandat en matière de coassurance » commented in DALLOZ actualité 04/12/2018.

II. DELIVERY OF GOODS IN RUSSIA

Delivery is the purpose of Maritime transport. It must be done according to the Bill of lading.

Although the Bs/L were mentioning “to order” and endorsed in blank, the Agent of the Carrier in St Petersburg refused the delivery of the cargo to the holder because they have no mandate from the final receiver.

This solution was approved by the Appeal Court (CA) of Versailles. The Court of Cassation overturned this ruling because “the Bs/L had been issued to order of MCT which had endorsed them in blank. MCT was therefore the holder of the bills therefore the goods were to be delivered to it without further requirements

(Cass. Commercial chamber 10/02/2015 – commented in DMF 2015 p.532 – M. FOLLIN)

Afterwards, the case was sent back in Rouen, where the Court of Appeal confirmed the Cass’ decision

(CA Rouen 06/13/2019 – commented in DMF 2019 p.983 – J. BONNAUD).

In Russia, as elsewhere, a bearer Bill stays a bearer Bill, where the goods must be delivered to the holder.

III. POLLUTION

The Vessel “THISSEAS” (Liberia flag), while sailing in the French EEZ (Exclusive Economic Zone) released hydrocarbon.

The Montego Bay Convention provides a dual jurisdiction: one for the coastal state, one the flag state. However, according to its article 228, the coastal state must suspend its proceedings if the flag State initiates an action within 6 months. It was the case here.

Rennes’ CA, which considered that it was up to the judge to assess the suspension of the proceedings which has been refused by the French Prime Minister, has declared the end of the proceedings in France.

(CA Rennes, 11th commercial chamber, 09/13/2018, commented in DMF 2019 p.44 – G. BRAJEUX).

This was overturned because the decision of the Prime Minister “was not detachable from his relations’ conduct with the Flag State. It was not to the French criminal judges to assess the validity of the proceedings”.

(Cass. Commercial chamber 24/09/2019 DMF 2019 P899).

In the comments of this decision, Professor Pierre BONNASSIES considers that the CA has “expressed the adhesion of the judicial judge to one of the most remarkable theories of the administrative law : the act of government”.

MARINE CONSULTANT’s team remains at your disposal
to answer your questions and assist you with any
particular case.