

ATTENTION SUR:

L'inopposabilité d'une clause de compétence

La décision rendue le 15 octobre 2020 par la Cour d'Appel de Rouen, à laquelle nous nous référons ci-dessous, concerne le transport de cuves à vin et accessoires en conteneur 40' open top ayant, selon expertise, subi une manipulation brutale entraînant des dommages en cours de transport.

Cet arrêt a infirmé le jugement rendu par le Tribunal de commerce du Havre le 26 octobre 2018 en déclarant le commissionnaire mal fondé en son exception d'incompétence. Les juges du second degré ont renvoyé les parties devant ce même tribunal afin de statuer sur la recevabilité du demandeur et sur le fond.

JUGEMENT DU TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE DU 26 OCTOBRE 2018

Suite à la conclusion d'une vente de cuves à vin et accessoires, le vendeur a confié à la société R. le bon soin d'effectuer le transport depuis la France vers les Etats-Unis. La société R a sous-traité l'opération à la société MSC, laquelle devenait ainsi commissionnaire de transport substitué.

Des dommages sur deux cuves ont été constatés à destination et une expertise contradictoire, malgré l'absence d'MSC invitée, a constaté une manipulation brutale de la cargaison.

L'assureur subrogé dans les droits du vendeur a assigné la société MSC devant le tribunal de Commerce du Havre, port de chargement.

Le commissionnaire de transport a opposé une exception d'incompétence en se fondant sur le Sea Bill et les clauses des conditions générales de transport de la société MSC figurant au verso.

L'article 10.3 de ces clauses prévoit qu'en cas de transport destiné aux USA, la juridiction compétente est la United States District Court du district Sud de New York et que « Le Marchand s'engage à ne pas introduire de procès devant toute autre juridiction »

MSC argue également que le vendeur avait consenti tacitement à cette clause de compétence résultant des relations commerciales habituelles entre ces deux parties.

Par jugement du 26 octobre 2018, le Tribunal de Commerce du Havre s'est déclaré incompétent. Il a débouté le demandeur en l'invitant à mieux se pourvoir.

ARRÊT DE LA COUR D'APPEL DE ROUEN DU 15 OCTOBRE 2020

La Cour d'appel rejette l'argument de MSC en soulignant que le vendeur n'apparaît pas en qualité de « shipper » sur le Sea Bill, que MSC était un sous-traitant et qu'aucun élément ne pouvait permettre de retenir que le vendeur aurait pu accepter la clause attributive de compétence.

Par cet arrêt, les juges d'appel déclare que la possible connaissance d'une clause n'emporte pas son acceptation.

Nous ignorons, à ce jour, si MSC formera ou non un pourvoi en Cassation. La portée de cet Arrêt pourrait le justifier.

Cet arrêt peut être consulté intégralement sur demande.

N'hésitez pas à nous consulter notamment lors des litiges qui peuvent opposer votre Compagnie, ou vos Clients, au transporteur, commissionnaire de transport.

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

L'équipe de Marine Consultant

FOCUS ON :

Unenforceability of the jurisdiction clause

The decision rendered on October 15th, 2020, by the Court of Appeal of Rouen that we are referring below, concerns the transport of wine tanks and accessories on a 40' open top containers which, according to an expert's opinion, have suffered brutal handling.

The judges have overturned the judgment rendered by the Havre Commercial Court dated of October 26th, 2018, declaring the freight forwarder unfounded to argue the incompetence of the Tribunal. They therefore referred the parties to the same Tribunal as for this latest to rule on the admissibility of the applicant and on the merits of the claim only.

In front of the Havre Commercial Court – October 26th 2018

Following the conclusion of a sale contract of wine tanks and accessories, the seller entrusted the company R. with the organization of the transport from France to the United States. The company "R" subcontracted the operations to MSC which became a substitute freight forwarder.

Damages to two tanks were observed at destination and a joint survey (although without the presence of MSC) considered that the origin of the prejudice was due to a rough handling of the cargo.

The Sellers' subrogated underwriter brought proceedings against MSC in front of the commercial court of Le Havre.

The freight forwarder raised an objection of jurisdiction based on the Sea Bill and on MSC's general conditions' clauses appearing overleaf. In those latest, article 10.3 provides that in the case of transportation destined to the USA, the competent jurisdiction is the United States District Court of the Southern District of New York. Also, "the Merchant undertakes not to institute proceedings before any other jurisdiction".

MSC therefore argues that the seller had tacitly consented to this jurisdiction clause resulting from the usual commercial relations between those two parties.

On October 26th, the Tribunal consider itself incompetent and asked the parties to take proceedings in the proper court. An appeal was lodged.

Appeal Court of Rouen, October 15th 2020

By a decision of appeal rendered on October 15, 2020, the Rouen Court of Appeal has considered that there was no evidence that the insured had been able to accept the jurisdiction clause for the disputed transport.

The Court rejected the argument because the seller did not appear as "shipper" on the Sea Bill, that MSC was only a subcontractor and that there was no evidence that the seller could have been accept the clause.

We don't know yet if MSC will filed an application before the Cour de cassation. The appeal is available on request.

Do not hesitate to contact us in particular for disputes which may oppose your Company against the Shipowner or the freight forwarder.

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 by sea.

Marine Consultant's team