

ATTENTION SUR:

La présomption réfragable en l'absence de réserves écrites régulières

La décision rendue le 6 janvier 2021 par la Chambre commerciale de la Cour de cassation, à laquelle nous nous référons ci-dessous, concerne le transport de Landiras (Gironde) à la Possession (Ile de la Réunion) de 1290 colis d'alcool et documents publicitaires en conteneur fermé et scellé par le chargeur. A la livraison, les parties ont constaté la disparition et casse d'une partie de la marchandise.

Les juges de droit ont ici rejeté le pourvoi formé par le transporteur maritime et ainsi confirmé l'arrêt rendu le 16 février 2018 par la cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion (chambre commerciale).

MSC a donc été condamné à relever et garantir le commissionnaire de transport Tepmare OI du paiement des condamnations mises à sa charge au profit de l'intérêt cargaison, la société Indigo Deal, suite au vol de 387 colis d'alcool et à la casse de 4 bouteilles.

La Société de Manutention et de Consignation Maritime, SOMACOM, ayant procédé au déchargement du navire et à la garde du conteneur sur le terminal, ainsi que la société STM chargée d'effectuer le post-acheminement du port jusqu'au siège de l'intérêt cargaison ont été mises hors de cause.

- EXTRAIT DE LA DECISION -

«S'il ne résulte pas de l'arrêt que des réserves satisfaisantes aux conditions de l'article R.5422-24, alinéa 1^{er}, du code des transports aient été émises à l'arrivée du navire Sao Paulo, cette absence de réserves écrites régulières a eu pour seul effet d'obliger le commissionnaire de transport à prouver, contre la présomption réfragable de livraison conforme dont bénéficiait le transporteur maritime du fait de cette absence, que les pertes et avaries étaient survenues au cours du transport maritime considéré»

« Ayant relevé, d'une part, qu'au moment du débarquement, il avait été constaté, contradictoirement avec le représentant du transporteur, que le plomb scellant le conteneur était brisé et, d'autre part, qu'un expert, dont elle a adopté les conclusions, avait estimé, en raison de l'existence de traces d'une importante oxydation au niveau de la coupure sur le scellé, que le vol était intervenu avant l'arrivée du navire, la cour d'appel, abstraction faite de sa motivation relative à l'existence de réserves, a souverainement déduit de ces seules constatations que le dommage s'était produit pendant le transport, ce dont elle a exactement déduit que la société MSC en était responsable de plein droit, l'absence de réserves régulières que cette société impute au manutentionnaire portuaire et au transporteur chargé du post-acheminement terrestre étant, dès lors, sans incidence. »

OBSERVATIONS

En l'espèce, suite à sa condamnation envers son commettant, la société Tepmare OI a exercé son recours en garantie contre les substitués ayant manqué à leurs obligations.

La société MSC a fait grief à l'arrêt d'avoir retenu sa responsabilité de plein droit et de la condamner à relever et garantir le commissionnaire de transport.

Le transporteur soutient à l'appui de son pourvoi qu'en l'absence d'inventaire du contenu du conteneur par le manutentionnaire, la seule constatation contradictoire de ce dernier précisant la casse d'un plomb du TEU doit être considérée comme étant une réserve imprécise et donc irrégulière.

La compagnie maritime argue également qu'en n'émettant aucune réserve à la prise en charge des marchandises, le transporteur terrestre intervenu en dernier est présumé en avoir reçu livraison conforme. Elle considère donc que les manquants et dommages constatés sont imputables à la STM.

La Cour de cassation rejette le pourvoi de MSC aux motifs que les arguments du transporteur n'ont pas permis de renverser sa présomption de responsabilité.

Effectivement, aucune faute personnelle n'étant établie, le commissionnaire de transport avait valablement exercé son appel en garantie.

Le transporteur maritime n'avait émis aucune réserve au moment de la prise en charge du conteneur fermé et scellé par le chargeur.

Le manutentionnaire avait constaté contradictoirement avec MSC le plomb cassé le jour du débarquement. La casse du dispositif s'étant produite lorsque le TEU était sous la garde du transporteur, l'inventaire du contenu du conteneur n'était pas de la responsabilité de la société SOMACOM. L'oxydation sur le scellé avait permis à l'expert d'estimer que la casse du plomb et donc le vol s'étaient produits avant l'arrivée du conteneur au port réunionnais.

La cour d'appel avait donc valablement retenu cette réserve et la responsabilité du transporteur.

Cet arrêt peut être consulté intégralement sur demande.

MARINE CONSULTANT

*Votre spécialiste dans le Conseil, la Gestion et les Recours
amiables ou judiciaires sur base « **NO WIN NO FEE** »*

FOCUS ON:

The rebuttable presumption in absence of regular written reserves

The decision rendered on January 6th, 2021 by the Commercial Chamber of the French Cour de Cassation, to which we are referring below, concerns the transportation from Landiras (Gironde) to La Possession (Reunion Island) of 1290 packages of alcohol and advertising documents in a container which had been closed and sealed by the shipper. At delivery, the parties noted shortage and damages on part of the goods.

The judges confirmed the appeal rendered on February 16th, 2018 by the Saint-Denis de la Réunion's Court of Appeal (Commercial Chamber).

The carrier, MSC, was therefore ordered to raise and guarantee the freight forwarder Tepmare OI from the payment of its condemnation for the benefit of the cargo interest, the company Indigo Deal, following to the theft of 387 packages of alcohol and breakage of 4 bottles.

It was also confirmed that the stevedore company, SOMACOM, which was in charge of the container unloading from the Vessel and of its watch on the port, as well as the STM, company responsible for the post-shipment from the port to the receiver's HO, were not responsible.

- DECISION -

" If it does not result from the Court of appeal's decision that reserves in conformity with article R.5422-24, paragraph 1 of the French transportation code were made at the arrival of the Vessel Sao Paulo, the absence of such reasonable written reserves had the sole effect of forcing the freight forwarder to prove, against the rebuttable presumption of good delivery that a carrier is benefiting , that the loss and damages occurred during the sea voyage in question"

"Having noted, on the one hand, that at time of the unloading, it was noted contradictorily with the carrier's representative, that the container' seal was broken , and that, on the other hand, that the surveyor considered that because of significant oxidation on the cut of the seal, the theft occurred before the arrival of the ship at POD, the Court of Appeal, although the existence or non-existence of reasonable reserves from the stevedores and the overland post-delivery company, had sovereignly deduced from those findings alone that the damage occurred during the sea transportation and that MSC was automatically responsible for the loss and damages "

FACTS OF THE CLAIM

Following to its condemnation against its contractor, the company TEPMARE OI exercised its recourses in guarantee against the substitutes who failed to fulfil their obligations.

MSC, being condemned to guarantee the freight forwarder, filed an application to challenge the decision of the Court of appeal before the Cour de cassation.

In support of its application, the carrier argued that because of the absence of inventory of the contents of the container by the stevedores SOMACOM, the contradictory findings by the latter specifying the breakage of the TEU's seal had to be considered as being an imprecise and therefore irregular reserve.

The shipping company also argued that by not making reserve when taking in charge the goods, STM (being in charge of the post delivery and also last carrier in charge) was presumed to have received the cargo in good condition. Hence, the shortage and damages noted at delivery had to be attributable to STM.

The Cour de cassation dismissed MSC's appeal on the grounds that the carrier's arguments failed to reverse the presumption of liability.

Indeed,

- 1) No personal fault having been established against it, the freight forwarder had valid ground to ask MSC in guarantee.
- 2) The stevedore had noted contradictory with MSC the break of the seal the day of unloading of the container.
- 3) The breakage of the seal being occurred while the TEU was under the custody of the sea carrier, the inventory was not of SOMACOM's responsibility.
- 4) The oxidation on the seal had allowed the surveyor to estimate that the breakage of the seal and thus the theft had occurred before the arrival of the container at POD.
- 5) For the above reasons, the Court of appeal was right to confirm the validity of the reserves made by the stevedore and even so there were none, the responsibility of the carrier's liability was proved and not reversed.

This decision can be consulted at request.

MARINE CONSULTANT

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.