

ATTENTION SUR:

L'application de la Convention de Bruxelles de 1924 à tout document similaire au connaissement en l'absence de ce dernier

La décision rendue par la Cour de Cassation, en assemblée plénière, le 6 janvier 2021, à laquelle nous nous référons ci-dessous, a pour problématique la loi applicable en l'absence de connaissement.

Nous invitons nos lecteurs à compléter la lecture de cette chronique par le très intéressant commentaire de M. le Professeur Cyril Bloch publié dans le DMF n°833 de Mars 2021.

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

- EXTRAIT DE LA DECISION -

« Il résulte de l'article premier, b) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (...), aussi bien dans sa version originelle que dans celle issue du protocole modificatif du 23 février 1968, qu'un document similaire formant titre pour le transport de marchandises par mer équivaut au connaissement, pour l'application de cette convention »

« La cour d'appel a fait ressortir que le chargeur et le transporteur maritime avaient conclu un accord de réservation pouvant être assimilé à un contrat de transport, justifiant ainsi légalement sa décision de déclarer prescrite par un an, conformément à l'article 3§6, alinéa 4, de la convention précitée, la demande reconventionnelle en paiement [du chargeur] malgré l'absence de connaissement ».

OBSERVATIONS

En l'espèce, le chargeur a confié à la société Louis Dreyfus Lines des remorques pour leur acheminement au départ de l'Espagne et à destination du Royaume-Uni. Le transporteur a adressé une facture de fret à la suite des transports effectués. Considérant que des dégradations avaient été causées à un camion, le chargeur s'est gardé de payer une certaine somme correspondant, selon lui, à une créance.

Ce dernier a été assigné en paiement et a demandé reconventionnellement l'indemnisation de son dommage.

La Cour de Cassation a tout d'abord confirmé le rejet de l'exception de compensation légale soulevée par le chargeur au titre que la créance était de nature indemnitaire et ne présentait pas les conditions requises par l'article 1347-1 du Code civil.

En présence d'un accord de réservation pouvant être assimilé à un contrat de transport, elle a ensuite déclaré irrecevable la demande reconventionnelle indemnitaire car prescrite en application de l'article 3 §a Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

1) Sur la compensation légale

Selon les articles 1347 et suivants du Code Civil, pour s'opérer de plein droit, la compensation n'a lieu qu'entre deux obligations fongibles, certaines, liquides et exigibles.

Or en l'espèce, le transporteur maritime n'avait pas ici admis la créance réclamée ni son montant.

L'arrêt de la Cour d'appel, suivi par la Cour de Cassation, est donc conforme aux solutions classiques retenues par la jurisprudence.

2) Sur l'application de la Convention de Bruxelles en l'absence de connaissance

Selon l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 :

« Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à **tout connaissance** créé dans un des Etats contractants ».

Le chargeur fonde ainsi sa demande reconventionnelle indemnitaire sur l'absence de connaissance et ainsi l'application impossible de la Convention prévoyant une prescription annale.

La Cour de Cassation, statuant en assemblée plénière rejette le pourvoi.

Les juges de droit ont choisi de nuancer l'article 10 de la Convention à la lumière de ses articles 1 et 2 dans lesquels il est prévu qu'elle s'appliquera « dans tous les contrats de transport de marchandises par mer » (...) « constaté[s] par un connaissance ou par **tout document similaire** formant titre pour le transport des marchandises par mer ».

Dans sa décision du 6 janvier 2021, la Chambre Commerciale adopte une interprétation large du critère de similarité du connaissance. Elle écarte ainsi l'approche plus stricte proposée par la Common law où la version anglaise prévoit « *any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea* » ne permettant qu'aux seuls documents formant titre négociable ou titre représentatif de la marchandise de justifier l'application de Bruxelles.

Elle met fin à un débat de la doctrine française (interprétation stricte appliquée par la Cour d'appel de Rouen contrairement à la CA d'Aix-en-Provence) dont les décisions avaient été prises dans des contextes où le connaissance n'avait pas encore été émis (ex : marchandise non chargée à bord) alors que dans notre présente affaire, les parties avaient délibérément fait le choix de ne pas recourir au connaissance.

L'équipe de Marine Consultant

FOCUS ON :

The application of the Brussels Convention dated of 1924 to any similar document to the bill of lading in its absence

The decision rendered by the French Court of Cassation, in plenary session, on January 6th, 2021, to which we are referring below, concerns the applicable law in the absence of a bill of lading.

We invite our readers to complete the reading of this column with the very interesting article by Professor Cyril Bloch published in the DMF n°833 of March 2021.

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.

-EXTRACT FROM THE DECISION –

(free translation)

“In view of [the French wording of] article 1, b) of the Brussels Convention of August 25th, 1924 (...) both in its original version and in the amending protocol of February 23d, 1968, a similar document corresponding to a title for the sea transport of goods is equivalent to the bill of lading for the application of this Convention”.

“The Court of Appeal pointed out that the shipper and the sea carrier had concluded a booking agreement which could be assimilated to a transport contract, thus legally justifying its decision to declare time-barred by one year, according to article 3§6 of the aforementioned Convention, the counterclaim for payment [made by the shipper] despite the absence of B/L”.

OBSERVATIONS

In this matter, the shipper entrusted the company Louis Dreyfus Lines with trailers for a voyage from Spain to the United Kingdom. The carrier sent a freight invoice following the carried out of the transport operations. Considering that damage had been caused to a lorry, the shipper refrained from paying a certain amount corresponding, according to him, to a debt.

The latter was sued in payment and made a counterclaim for compensation for his damage.

The French Court of Cassation confirmed the rejection of the exception of legal compensation raised by the shipper on the grounds that the claim was an indemnity and did not meet the conditions required by Article 1347-1 of the French Civil Code.

In the presence of a booking agreement which could be assimilated to a contract of carriage, the judges declared inadmissible the counterclaim for compensation because it was time-barred in application of Article 3 §a Brussels Convention of 25 August 1924.

1) On the legal compensation

According to articles 1347 et seq. of the French Civil Code, to be effective by operation of law, compensation can only take place between two fungible obligations, certain, liquid and payable.

In the present case, however, the sea carrier had not admitted the claim claimed or its amount.

The judgment of the Court of Appeal, followed by the Court of Cassation, is therefore following the classic solutions adopted by case law.

2) On the application of the Brussels Convention in the absence of a bill of lading

According to the French version of Article 10 of the 1924 Brussels Convention: "The provisions of this Convention shall apply to any bill of lading created in one of the Contracting States".

The shipper thus bases its counterclaim for compensation on the absence of a bill of lading and therefore the impossible application of the Convention which provides an annual limitation.

The Court of Cassation, ruling in plenary session, confirmed the decision of the judges of appeal.

Indeed, the judges of the Court of Cassation have chosen to qualify Article 10 of the Convention in the light of the French version of its Articles 1 and 2 in which it is provided that it will apply "to all contracts for the carriage of goods by sea" (...) "Evidenced by a bill of lading or by any similar document forming a document for the transport of goods by sea".

In its decision of January 6, 2021, the Commercial Chamber adopted a broad interpretation of the criterion of similarity of the bill of lading. It thus rejects the stricter approach proposed by the Common law where the English version provides "any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea" allowing only documents forming negotiable title or representative title of the goods to justify the application of Brussels.

It puts an end to a debate on French doctrine (strict interpretation applied by the Rouen Court of Appeal unlike the Aix-en-Provence CA) whose decisions had been taken in contexts where the bill of lading was not yet been issued (eg goods not loaded on board) while in our present case, the parties had deliberately chosen not to use the bill of lading.

Marine Consultant's team