

ATTENTION SUR:

Les plafonds d'indemnisation pour un conteneur de vrac sous la Convention de Bruxelles originelle

La décision rendue le 23 mars 2022 par la Chambre commerciale de la Cour de cassation à laquelle nous nous référons ci-après, a pour problématique l'application des plafonds d'indemnisation pour un transport maritime de marchandise en vrac par conteneur.

Cour de cassation, Chambre commerciale, du 23 mars 2022

Extrait de l'arrêt

« Vu l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles originaire du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance :

Aux termes de ce texte, le transporteur comme le navire, ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance.

Pour limiter à 823,26 DTS l'indemnité due par la société CMA CGM, l'arrêt retient que les 56 000 épis de maïs étant empotés en vrac dans le conteneur, sans être conditionnés dans des cartons, des caisses ou des sacs pouvant être individualisés et manutentionnés séparément, ils constituaient un colis ou une unité unique.

En se déterminant ainsi, après avoir elle-même indiqué que la vente portait sur 56 000 épis de maïs pour un poids total de 19 040 kg, sans préciser, dès lors, si les parties au contrat de transport s'étaient ensuite référées, dans le connaissance, à une unité de fret et, dans l'affirmative, laquelle avait été choisie, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision. »

Résumé des faits

La société « S » a vendu à la société « B » un conteneur de 56'000 épis de maïs en vrac, d'un poids de 19'040 kg pour le prix de 12'185.60 €.

Le transport par mer du Sénégal à l'Angleterre a été confié à la société CMA CGM, selon connaissance du 22/03/2013.

Suite à des dommages constatés sur la marchandise, les assureurs subrogés ont assigné le transporteur en réparation.

Dans un premier temps, la CMA CGM a argué que le dommage était lié à l'acte ou l'omission du chargeur en soulignant que la marchandise n'avait pas été pré-réfrigérée à la bonne température.

La Cour de cassation a considéré ce moyen comme étant infondé puisque l'arrêt de la Cour d'appel a retenu que la marchandise avait été pré-réfrigérée convenablement à 3.56°C le jour du chargement et qu'aucun dommage n'avait été constaté dans les autres conteneurs empotés et transportés dans les mêmes conditions. A contrario, des dysfonctionnements sur les appareils de réfrigération avaient été constatés puisque, au vu des enregistreurs, la température avait été comprise entre 10 et 47°C au cours du voyage.

Dans un second temps, les assureurs subrogés ont fait grief à l'arrêt de la Cour d'appel ayant réduit le plafond de l'indemnité due par le transporteur à 823.96 DTS pour ce transport par conteneur d'épis de maïs en vrac.

Ils ont ainsi argué que même si la Convention de Bruxelles originelle se trouvait à s'appliquer, la limitation devait être calculée par nombre d'épis, réputés colis, mentionné dans le connaissance.

Sur ce point, la Cour de cassation a cassé et annulé l'arrêt du 2 mai 2019 par la Cour d'Aix en Provence.

Les juges du droit retiennent que dans la version originelle de la convention de Bruxelles, la limitation due par le transporteur est définie par l'article 4.5 et est fixée à 100 £ par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme dans une autre devise, sauf à ce que la valeur et la nature des marchandises soient insérée au connaissance.

Ainsi la Cour d'appel aurait privé sa décision de base légale en appliquant au transport d'épis de maïs empotés en vrac la limite de 823.96 DTS sans préciser si le connaissance se référait à des limites d'indemnité et, si oui, où le choix des parties s'était porté.

La High Court of Justice de Londres a été plus loin dans sa décision *Vinnlustodin c/ Sea Tank Shipping*, 2016, en considérant que les limitations d'indemnité de la Convention de Bruxelles de 1924 étaient simplement inapplicables au transport de marchandises en vrac

Cette décision de la Cour de cassation peut être consultée intégralement sur demande.

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 ».

L'équipe de Marine Consultant

FOCUS ON:

The package limitation provision under Brussels Convention (1924) for a bulk in container

The decision rendered, on March 23d, 2022 by the Commercial Chamber of the French Court of Cassation to which we refer below, is regarding the application of the package limitation for a bulk cargo stuffed in a container to be transported by sea.

Court of Cassation, Commercial Chamber, March 23, 2022

EXTRACT FROM THE DECISION
(free translation)

“In regard to Article 4.5 of the Brussels Convention of 25 August 1924 for the unification of certain rules relating to bills of lading:

Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

In order to limit the compensation owed by CMA CGM to 823.26 SDRs, the judgment holds that the 56,000 ear of corn being stuffed in bulk in a container, without being packaged in boxes, crates or bags that can be individualized and handled separately, they constituted a single package or unit.

In deciding thus, after having itself indicated that the sale related to 56,000 ears of corn for a total weight of 19,040 kg, without specifying, therefore, whether the parties to the transport contract had then referred, in the bill of lading, to a freight unit and, if so, which one had been chosen, the Court of Appeal gave no legal basis for its decision. “

Summary of facts

The firm "S" sold to company "B" a container of 56,000 ears of corn in bulk, weighing 19,040 kg for the price of €12,185.60.

The transport by sea from Senegal to England was entrusted to the carrier CMA CGM, according to bill of lading dated 03/22/2013.

Following to damages noted on the goods, the subrogated underwriters summoned the carrier for compensation.

Initially, CMA CGM argued that the damages was linked to the shipper's act or omission, pointing out that the goods had not been pre-refrigerated at the correct temperature.

The French Court of Cassation considered this plea to be unfounded since the decision of the Court of Appeal held that the goods had been suitably pre-refrigerated at 3.56°C on the day of loading, and that no damages were noted on the other containers stuffed and transporter in the same conditions. On the contrary, malfunctions on the refrigeration devices had been observed on the impacted reefer since, according to the data records, the temperature had been between 10 and 47°C during the voyage.

Secondly, the subrogated insurers challenged the judgment of the Court of Appeal which reduced the limit of the compensation due by the carrier to 823.96 SDRs for this transport by container of bulk cargo. They thus argued that even if the Brussels Convention of 1924 was to apply, the limitation should be calculated by the number of corn, each being considered as a box, crates or bags, mentioned in the bill of lading.

On this point, the Court of Cassation quashed and annulled the decision of May 2, 2019 of the Court of Aix en Provence.

The Court of Cassation held that in the Brussels Convention 1924, the limitation due by the carrier is defined by article 4.5 and is fixed at £100 per box or unit, or the equivalent of this sum in another currency, unless the value and nature of the goods are inserted in the bill of lading.

Thus the Court of Appeal would have deprived its decision of legal basis by applying to the transport of corn cobs stuffed in bulk the limit of 823.96 SDRs without specifying whether the bill of lading referred to limitation of indemnity and, if so, where the choice of parties had been made.

The London High Court of Justice went further about this subject in its *Vinnlustodin v Sea Tank Shipping*, 2016 decision, finding that the 1924 Brussels Convention, compensation limitations were simply inapplicable to the carriage of bulk cargo

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.

Marine Consultant's team