

ATTENTION SUR: La clause de compétence

Marine Consultant a le plaisir de vous adresser sa dernière Newsletter de l'année 2023 pour vous faire part de la décision rendue le 13 septembre 2023 par la Chambre commerciale de la Cour de cassation (Répertoire général n°22-16.884). Cette décision, à laquelle nous nous référons ci-après, a pour problématique la validité de la clause d'attribution de compétence désignant la High Court of Justice de Londres.

Résumé des faits:

Conformément à un booking du 9 février 2018, la société Bolloré Logistics Suisse (Bolloré) a réservé un transport multimodal international de fûts de produits chimiques auprès de la société MSC. La marchandise devait être transportée par voie maritime (à bord du MSC Giselle), sous couvert de 2 connaissements émis par la société française Trans Service Line (TSL), puis par voie terrestre jusqu'à sa destination finale. Le 19 mars 2018, lors du voyage terrestre, l'ensemble routier transportant le conteneur s'est renversé. Le 18 mars 2019, la société Givaudan Suisse, cessionnaire des droits des chargeurs/destinataires, et l'assureur : Chubb, ont assigné, devant le tribunal de commerce de Paris, la société TSL en indemnisation du fait de la perte de la marchandise. TSL et Bolloré ont appelé en garantie MSC. Cette dernière a soulevé l'incompétence du tribunal parisien en se prévalant d'une clause attributive de compétence désignant la High Court de Justice de Londres.

Le Tribunal de commerce de Paris s'est déclaré compétent. Cette décision a été, ensuite, censurée par la Cour d'Appel de Paris.

Principaux motifs:

Deux principaux motifs ont été analysés par la Cour de cassation : l'application de la Convention de Lugano (oui) et de la validité de la clause de compétence (non). TSL et Bolloré ont soutenu que l'article 23 de la Convention de Lugano s'applique uniquement si la clause attributive de juridiction désigne un tribunal ou des tribunaux d'un État lié par cette convention. Ces sociétés ont soutenu que le Royaume-Uni doit être considéré comme un État tiers à la convention, y compris pour les actions engagées avant son retrait de l'Union Européenne. La Cour de cassation rappelle que les modalités de sortie du Royaume-Uni de l'UE sont prévues dans l'Accord du 24 janvier 2020. L'Accord prévoit une période de transition jusqu'au 31/12/2020 durant laquelle le droit européen reste applicable au Royaume-Uni. Il en résulte que le Royaume-Uni était membre de l'Union européenne au moment de l'introduction de l'instance le 18 avril 2019. Ainsi, la clause attributive de juridiction devait être soumise aux conditions de forme prévues par l'article 23 de la Convention.

Les conditions de forme de l'article 23 de la Convention de Lugano: Pour pouvoir s'appliquer, la clause attributive de juridiction doit respecter des conditions de forme prévues par l'article 23 de la Convention de Lugano.

Sur la forme écrite (non):

La Cour de cassation a retenu que la clause attributive était inopposable au chargeur car non valide en raison de la divergence entre l'adresse électronique figurant sur le site du transporteur maritime et celle en gras sur la booking reservation. La condition d'une « forme écrite » de la clause de compétence n'était donc pas remplie.

Sous une forme conforme aux habitudes des parties (non):

Les sociétés TSL et Bolloré arguent que la Cour d'appel a privé de base légale sa décision en relevant l'existence d'un courant d'affaires entre les parties et la soumission de ces relations d'affaires aux conditions générales de transport de MSC, sans constater que le contrat litigieux avait été conclu sous une forme qui était conforme aux habitudes que les parties avaient établies entre elles. La Cour de cassation retient que les motifs des juges d'appel (production de listings des transports, courant d'affaires régulier, flux récurrent sur cette ligne de transport aux mêmes conditions) sont impropres à caractériser l'existence d'habitudes établies pendant cette période entre les parties.

Sous une forme conforme à un usage (non):

Les défendeurs au pourvoi soutiennent encore que la clause d'élection de for désignant la High Court de Londres correspond à un usage largement connu et régulièrement observé dans le secteur du transport international de marchandise. Or la Cour retient que dans leurs conclusions, TSL et Bolloré contestent l'existence d'un usage en la matière, en soutenant que la rédaction des clauses de juridiction varie et dépend de la seule volonté du transporteur maritime.

La Cour Suprême casse et annule, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Paris, et les renvoie devant la Cour d'Appel de Paris autrement composée.

Synthèse:

Cette décision souligne que la clause attributive de compétence reste un contrat, exigeant ainsi un consentement clair et spécifique.

L'équipe de Marine Consultant

N'hésitez pas à consulter notre société MARINE CONSULTANT, qui en toute indépendance, vous conseillera, et gèrera vos recours amiables ou judiciaires, sur une base « NO WIN, NO FEE ».

FOCUS ON: The Jurisdiction clause

Marine Consultant is pleased to send you the last Newsletter of 2023 which deals with the decision rendered on September 13th, 2023 by the Commercial Chamber of the Court of Cassation (n° 22-16.884). This decision, to which we are referring below, concerns the validity of the jurisdiction clause designating the High Court of Justice of London.

Summary of the case:

On February 9th, 2018, Bolloré Logistics Suisse (Bolloré) booked international multimodal transport of chemical barrels with MSC. The goods were to be transported by sea (on board the MSC Giselle), under of 2 bills of lading issued by the French company Trans Service Line (TSL), and then by overland transport to their final destination. On March 19th, 2018, during the land transport, the road unit carrying the container overturned. On March 18th, 2019, Givaudan Suisse, assignee of the rights of the shippers/consignees, and the insurer, Chubb, brought an action against TSL before the Paris Commercial Court for compensation for the loss of the goods. TSL and Bolloré called MSC in warranty. MSC argued that the Paris court was incompetent, relying on a jurisdiction clause designating the High Court of Justice in London.

The Paris Commercial Court declared itself competent. This decision was subsequently censured by the Paris Court of Appeal.

Main grounds:

Two main issues were analysed by the French Cour de cassation: the application of the Lugano Convention (yes) and the validity of the jurisdiction clause (no). TSL and Bolloré argued that article 23 of the Lugano Convention applies only if the jurisdiction clause designates a court or courts of a State bound by the Lugano Convention (Convention). They argued that the United Kingdom should be considered as a State outside the Convention, including for actions brought before its withdrawal from the European Union. The Cour de cassation clarified that the process of the UK's exit from the EU is set out in the Agreement of January 24, 2020. The Agreement provides for a transition period until 31st of December 2020, during which European laws remains applicable to the UK. As a result, the United Kingdom was still a member of the European Union at the time the proceedings which were instituted on April 18th, 2019. As a result, the jurisdiction clause was subject to the formal requirements of article 23 of the Convention.

Formal requirements of article 23 of the Lugano Convention: In order to be applicable, the jurisdiction clause must comply with the formal requirements set out in article 23 of the Lugano Convention.

Written form (no):

The Cour de cassation ruled that the jurisdiction clause was unenforceable against the shipper, as it was invalid due to the discrepancy between the e-mail address on the maritime carrier's website and the one in bold letters on the booking reservation. The "written form" requirement for the jurisdiction clause was therefore not met.

In a form customary to use of the parties (no):

TSL and Bolloré argue that the Court of Appeal deprived its decision of a legal basis by noting the existence of a flow of business between the parties and the submission of these business relations to MSC's general conditions of carriage, without finding that the disputed contract had been concluded in a form that was in line with the habits that the parties had established between themselves. The Court of Cassation held that the reasons given by the appeal judges (production of transport listings, regular business flow, recurrent flow on this transport line under the same conditions) were inadequate to characterize the existence of habits established during this period between the parties.

In a customary form (no):

The defendants to the appeal still maintain that the choice of court clause designating the High Court of London corresponds to a widely known and regularly observed usage in the international transport of goods sector. However, the Court noted that in their pleadings, TSL and Bolloré contested the existence of such a practice, arguing that the wording of jurisdiction clauses varies and depends solely on the will of the shipping company.

The Court of Cassation reversed the decision of the Paris Court of Appeal in its entirety, and referred them back to the Paris Court of Appeal otherwise composed.

Conclusion:

This decision underlines the fact that a jurisdiction clause remains a contract, requiring clear and specific consent.

Marine Consultant's team

*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.*