

FOCUS SUR: Le déverrouillage des conteneurs incombe au transporteur maritime même en présence d'un manutentionnaire portuaire exerçant une activité monopolistique.

Par Béatrice FAVAREL • SELARL FAVAREL & Associés

Avocats au Barreau de Marseille

La décision rendue par la Cour de Cassation le 18 janvier 2017, à laquelle nous nous référons ci-dessous, a pour problématique le fait de « déterminer si la remise de la marchandise par le transporteur maritime à un manutentionnaire monopolistique exonérait le transporteur maritime de toute responsabilité survenant après cette phase de remise ».

Nous remercions Me FAVAREL pour ses commentaires, également publiés dans Le Droit Maritime Français, N° 789 du 1er mars 2017, sur cette affaire CMA CGM c/ ARMEEC INSURANCE JSC et Sté ENTREPRISE PORTUAIRE D'ALGER (EPAL).

- EXTRAIT DE LA DECISION -

« Mais attendu que si l'arrêt relève que la société EPAL jouissait d'un monopole pour le déchargement des navires au port de destination, il retient aussi qu'il n'entraîne pas dans sa mission de retirer les verrous unissant les conteneurs entre eux et qu'il appartenait à la société CMA CGM, à qui incombait cette opération, de vérifier, avant leur manipulation par le manutentionnaire, que les conteneurs n'étaient plus reliés entre eux, ce qu'elle n'avait pas fait, l'un des quatre verrous étant resté en place ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations, établissant que jusqu'au déverrouillage, les conteneurs demeuraient sous la garde du transporteur maritime, la cour d'appel a exactement retenu que la livraison n'était pas encore intervenue au moment du sinistre ; que le moyen n'est pas fondé »

- OBSERVATIONS DU CABINET SELARL FAVAREL & Associés -

La Cour d'appel avait considéré que l'employé de l'EPAL, société de manutention monopolistique, avait pour mission en faisant fonctionner la grue du navire, d'appréhender un par un les conteneurs se trouvant à bord pour les déposer sur le quai ou sur un véhicule de transport terrestre. Mais, les conteneurs à bord d'un navire ne sont pas simplement empilés les uns sur les autres, sinon les chutes à la mer seraient nombreuses et la stabilité du navire ne serait plus assurée. C'est pourquoi les conteneurs sont verrouillés par le biais de *twistlocks* les attachant entre eux à leurs quatre coins. Aussi, lors du déchargement de ceux-ci il est nécessaire que ces *twistlocks* soient déverrouillés afin de permettre à l'entreprise de déchargement de procéder aux opérations sans difficulté. **La question se posait donc de savoir, qui de l'entrepreneur de manutention ou du transporteur maritime devait procéder au déverrouillage de ces *twistlocks*.**

La Cour de cassation a parfaitement statué en énonçant qu'il « *n'entraîne pas dans la mission de l'EPAL (entrepreneur monopolistique) de retirer les verrous unissant les conteneurs entre eux et qu'il appartenait à la société CMA CGM, à qui incombait cette opération de vérifier, avant leur manipulation par le manutentionnaire, que les conteneurs n'étaient plus reliés entre eux, ce qu'elle n'avait pas fait, l'un des quatre verrous étant resté en place (...) ainsi jusqu'au déverrouillage, les conteneurs demeuraient sous la garde du transporteur maritime* ».

On ne peut que partager cette analyse de la Cour de cassation dans la mesure où d'une part, initialement les *twistlocks* sont actionnés manuellement par une tirette permettant de verrouiller les conteneurs entre eux, et d'autre part, ils ne sont pas déverrouillés au fur et à mesure du saisissage des conteneurs, mais lors de l'arrivée du navire à quai.

Cette opération de déverrouillage incombe principalement aux marins du navire qui effectuent celui-ci par le biais de tiges métalliques. En effet, il est inconcevable qu'un employé du manutentionnaire se positionne sur le toit de chaque conteneur au fur et à mesure du déchargement pour déverrouiller de ses propres mains le *twistlock*.

Le connaissance CMA CGM couvrant le transport maritime litigieux prévoyait expressément l'application de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance non amendée (aussi appelée Règles de La Haye).

D'après son article 1^{er} e) le transport maritime « couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ». **Les opérations de chargement et de déchargement s'imposent impérativement au transporteur maritime d'après les articles 2 et 3 suivants** : obligations dont le transporteur ne peut se dispenser d'après l'article 7 de la Convention de Bruxelles de 1924. **Ainsi, le transporteur doit supporter la responsabilité de la marchandise jusqu'à la fin du déchargement défini comme « l'opération qui consiste à enlever la marchandise du navire pour la mettre à quai. Il prend fin lorsque celle-ci se termine et que la chose transportée peut être acheminée d'une manière terrestre »**

La responsabilité du transporteur ne cesse qu'à partir de la livraison ou délivrance de la marchandise au destinataire.

Suivant le mouvement jurisprudentiel établi tendant à appréhender la notion de livraison sous son aspect matériel, la Cour de cassation dans un arrêt du 19 juin 2012 a défini de manière claire et précise la notion de livraison comme « l'opération matérielle par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant-droit, celui-ci étant en mesure d'en prendre possession et d'en vérifier l'état ». Concernant notamment la livraison d'un conteneur, la Cour d'appel de Paris a précisé que celle-ci s'effectue concrètement « à l'ouverture du conteneur ». Cette définition et approche s'appliquent à tous les transports de manière générale, mais il peut cependant être prévu contractuellement, comme c'est le cas en l'espèce, une clause de livraison sous palan au sein du connaissance (les clauses de livraison sous palan sont pleinement valables : T. de commerce de Marseille 15 octobre 2010). La livraison sous palan s'entend de la livraison à quai de la marchandise.

Autre caractéristique de l'espèce, l'entreprise manutentionnaire, la société EPAL, bénéficiait d'une situation de monopole, de coutume dans certains pays d'Afrique ou encore à Madagascar. Le transporteur maritime se voit alors imposer le choix de l'entreprise manutentionnaire à laquelle il est obligé de remettre la marchandise. Cependant la société EPAL n'est pas considérée comme son préposé, ni comme son mandataire - étant impossible de considérer le manutentionnaire monopolistique imposé comme un représentant du transporteur, d'après l'article 7 de la Convention de Bruxelles de 1924. Selon la jurisprudence, il est de principe que le transporteur est libéré de sa responsabilité présumée dès qu'il a remis la marchandise à l'organisme monopolistique considéré. Cet argument, avancé par la société CMA CGM pour se défaire de sa responsabilité, a été écarté par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence.

En effet la Convention de Bruxelles de 1924 et le droit français, tel que rappelé précédemment, imposent au transporteur la responsabilité de la marchandise jusqu'à la fin du déchargement. La chambre commerciale de la Cour de cassation a ainsi jugé que la responsabilité du transporteur ne cesse qu'au plus tôt après le déchargement des marchandises sous palan. Cette solution a été réaffirmée depuis, notamment par un arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation du 11 février 2004 qui précise que **lorsque le transporteur se trouve privé du choix de son mandataire, sa responsabilité ne cesse qu'à la livraison faite sous palan à un organisme monopolistique.**

En l'espèce, les dommages sont survenus avant la remise des marchandises sous palan. En effet il ressort des rapports d'expertises (du Lloyd's et de Marine Survey Algeria), que les marchandises présentes dans le conteneur litigieux ont été endommagés durant les opérations de déchargement et de repêchage.

La notion centrale de la détermination du moment précis de la livraison par remise de la marchandise par le transporteur au manutentionnaire reste la délivrance matérielle de la marchandise. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans l'arrêt attaqué du 5 juin 2014 a expressément reconnu que « la responsabilité de ce transporteur maritime subsiste jusqu'à la prise en charge de la marchandise par l'EPAL, notion éminemment matérielle qui consiste en une appréhension effective, après remise matérielle par la CMA CGM ».

Ainsi la condition première demeure : **le manutentionnaire monopolistique doit avoir appréhendé effectivement la marchandise** (voir en ce sens CA Aix-en-Provence, 14 janvier 2010, RDT 2010, n°227, obs M. Ndende, P. Delebecque, DMF 2011, hors série n°15, n°96 : « La simple mise à disposition de la marchandise à une entreprise monopolistique portuaire n'est pas constitutive d'une livraison accomplie »).

En conclusion, en l'espèce, **les dommages ont été causés par un défaut de déverrouillage des conteneurs qui est une opération antérieure à la mise à disposition matérielle des conteneurs auprès de l'entreprise monopolistique, et dont elle ne peut donc être tenue pour responsable.**

FOCUS ON: The unlocking of sealed containers is under the responsibility of the shipping carrier even if the goods were handled by a stevedore company that enjoys a monopolistic position.

By *Béatrice FAVAREL* • SELARL FAVAREL & Associés
Lawyer at the Marseille Bar

The decision rendered by the French Cour de Cassation on January 18th, 2017 commented below, deals with "The determination of whether the delivery of the goods by the maritime carrier to a stevedore that enjoys a monopolistic position exonerates the carrier from its liability in case a sinister occurs after the delivery »

We would like to thank Me FAVAREL for her comments, which were also published in Le Droit Maritime Français No. 789 dated March 1st, 2017, case «CMA CGM c / Armeec INSURANCE COMPANY JSC and Co Entreprise Portuaire d'Alger (EPAL) ».

- EXTRACT FROM THE DECISION -

« The judges note that EPAL is a company that enjoys a full monopoly for the cargo handling at the port of destination. It was not part of EPAL's mission to remove the locks holding the containers together: CMA CGM was responsible for this operation, and should have checked that the containers were no longer linked to each other. CMA CGM failed to perform this verification, since one of the four locks remained in place. The findings and assessments established that the containers remained under custody of the maritime carrier until the unlocking. The Court of Appeal rightly held that at the time of the incident, the goods were not delivered hence the incident argument is not grounded »

- OPINION OF ME BEATRICE FAVAREL -

The Court of Appeal held that an employee of EPAL had the mission of operating the vessel crane, to pick up the containers on board one by one and to deposit them on the dock, or on a vehicle. The containers on board a ship are not only stacked one on another, otherwise there will be a huge risk of falls at sea and the vessel would not be balanced properly. This is why the containers are locked with twistlocks stacking them to each other at their four corners. Furthermore, the discharge operations, the twist locks should be unlocked to facilitate the stevedores work. **The question therefore arose as to which of the stevedore, or the carrier had to unlock the twist locks.**

The Court of Cassation rightly ruled that *"the removal of the twistlocks that unit the containers between them, was not part of EPAL's mission (monopolistic company). As CMA CGM was in charge of the operations, the carrier should have checked, before the stevedores started their work, that the containers were no longer connected, which has not been done, since one of the four locks remained in place (...) thus until unlocking, the containers remained under the custody of the maritime carrier "*.

Me Beatrice Favarel shares the Court of Cassation analysis since (i) Initially, the twistlocks are manually operated by a pull to lock the containers between them, and (ii) the twistlocks are not gradually unlocked as the containers are lash, but the unlocking occurs at arrival of the vessel at final dock.

This unlocking operation is mainly performed by the vessel's crew that uses metal rods. Indeed, it would be difficult to imagine a stevedore on the roof of each container, unlocking the twistlocks with his own hands.

The bill of lading issued by CMA CGM expressly provided that the agreement was governed by the Brussels Convention of August 25th, 1924 for the unification of certain rules of law relating to Bills of Lading (also known as the Hague Rules).

According to Article 1(e) of the Convention, the carriage «covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship ". **According to articles 2 and 3, the maritime carrier shall execute the loading and discharging.** Article 7 of the Convention provides that the carrier cannot be released from this obligation. Thus, **the carrier is liable until the end of the discharge, which consists in "the removing of the goods carried from the vessel to land them on the wharf. The discharge ends when the goods can be carried by road or any other means".**

The carrier's liability ends at the delivery of the goods to the consignee.

In accordance with an established case law that apprehends the concept of delivery in its material aspect, the Court of Cassation (Cass. 19 June 2012) defines the delivery as "the physical operation by which the carrier delivers the goods to the owner, the latter being able to take possession of it and to check its condition". The Court of Appeal of Paris ruled that the delivery of a container occurs "at the opening of the container". This approach applies to all transportation modes, but it can also be contractually provided, which is the case here; indeed the bill of lading contains a clause of delivery under ship's tackle (Under French law, this clause is admissible :See Commercial Court of Marseille 15 October 2010). An under ship's tackle delivery is when the delivery of the goods is done on the dock.

Another feature of this case is that the stevedore company is monopolistic, which is often the case in African countries. The maritime carrier does not have any choice as per the stevedore company it wants to appoints, and is then obliged to hand over the goods to this company. However, EPAL is not considered as a representative, or an agent of the carrier - Article 7 of the Brussels Convention prevails from considering a monopolistic stevedore company as a representative of the carrier.

A jurisprudential principle states that the carrier is released from his presumed liability as soon as it has handed over the goods to the monopolistic company. The Court of Appeal of Aix-en-Provence rejected this argument, put forward by CMA CGM to get rid of its responsibility.

As reminded, both Brussels Convention and French law, provide that the carrier is responsible the goods until completion of the discharge. The Commercial Chamber of the Court of Cassation has thus held that the carrier's liability ends at the earliest after discharge the goods under ship's tackle. This solution has since been reaffirmed. The Cour de Cassation ruled that **when the carrier is deprived of the choice of its representative, its liability ends when the discharge the goods under ships tackle to a monopolistic organization** (Commercial Chamber of the Cour de Cassation, 11 February 2004)

In this case, the damage occurred prior to the delivery of the goods under ships tackle. In fact, it appears from the expert reports (Lloyd's and Marine Survey Algeria) that the goods in the container were damaged during the discharge operations.

The determination of the precise moment of the delivery to the handler remains the material delivery of the goods. The Court of Appeal of Aix-en-Provence in the judgment of June 5th, 2014 expressly acknowledged that "*the liability of this maritime carrier remains until the assumption of responsibility for the goods by EPAL, notion eminently material which consists of an effective apprehension, after material delivery by the CMA CGM*".

Thus the first condition remains: **the monopolistic stevedore must have handed over the goods** (see CA Aix-en-Provence, January 14, 2010, RDT 2010, No. 227, obs M. Ndende, P. Delebecque, DMF 2011, Special Issue No. 15, No. 96: "*The sole provision of the goods to a monopoly port company does not constitute a delivery.*")

In conclusion, in our case, **the damage was caused by a defective unlocking of the containers which is an operation prior to the physical provision of the containers to the monopolistic company, and of which it cannot therefore be held responsible.**