

## *L'échange documentaire en transport maritime.*

**Cyrille B. N'KAWULA**  
Expert en transports et logistique

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le déplacement de marchandises. Les marchandises transportées par mer doivent toujours être couvertes par un connaissement<sup>1</sup> (en Anglais, *bill of lading*<sup>2</sup>) émis au lieu d'embarquement<sup>3</sup> de la marchandise et qui devra être présenté à sa destination finale pour en obtenir relâche.

Le connaissement est défini par le Code togolais de la marine marchande comme « *tout document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge et la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document* »<sup>4</sup>. Encore appelé police de chargement, il est assimilable à « *une reconnaissance que le capitaine donne des marchandises chargées dans le navire* »<sup>5</sup>. Les Règles de Hambourg<sup>6</sup> le présentent de manière succincte comme étant « *tout document faisant preuve du contrat de transport par mer* »<sup>7</sup>.

Représentatif de la marchandise sans en être un titre de propriété, le connaissement est, à l'évidence, le document le plus utilisé dans les transports maritimes pour prouver l'existence du contrat de transport maritime<sup>8</sup>.

Le connaissement est établi par « *le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur* »<sup>9</sup> en principe dès le départ du navire transportant la cargaison qu'il couvre. Mais en pratique, c'est en amont l'agent du chargeur<sup>10</sup>, souvent le commissionnaire qui prépare le connaissement. Une fois les marchandises embarquées, il soumet le connaissement par lui préparé au transporteur qui l'émet et le

---

<sup>1</sup> A. DESJARDINS, *Traite de droit commercial maritime. Traite du connaissement. Traite des avaries*, Hachette livre-BNF, août 2014, reproduction de l'édition originale de 1878, n° 904 ; article 3 loi française du 30 mars 1872 relative Loi relative au timbre des récépissés des chemins de fer et des connaissements : « *Tout transport par mer... doit être accompagné de connaissements* » ; article 387 Code Togolais de la marine marchande issu de la n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande. « *Hormis le cas de transport sous charte-partie, le transporteur ou son représentant est tenu de délivrer un connaissement au chargeur* ».

<sup>2</sup> Communément abrégé B/L.

<sup>3</sup> Il ne faut nullement confondre l'émission du connaissement qui est l'action de compilation des données relatives à la cargaison telles que fournies par le chargeur et l'impression du connaissement qui est l'acte matériel par lequel les données compilées sont transcrites sur un support papier ou électronique. Cela dit, l'émission du connaissement reste la responsabilité exclusive du port de chargement. Mais son impression peut se faire aussi bien au lieu d'émission, à la destination de la marchandise, à l'une quelconque des agences du transporteur maritime ou même chez l'une des parties au contrat de transport maritime ou ses ayants-droit.

<sup>4</sup> Article 3-29 du Code de la marine marchande du Togo issu de la n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

<sup>5</sup> A. DESJARDINS, *op. cit.*

<sup>6</sup> Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 dite « Règles de Hambourg ».

<sup>7</sup> Article 9.2 Règles de Hambourg.

<sup>8</sup> *Le Lamy transport*, T.2, éd. 2016, n° 651.

<sup>9</sup> Convention de Bruxelles, art. 3 § 3.

<sup>10</sup> En anglais « *shipper* ».

fait signer par le capitaine qui atteste ainsi de la réception des marchandises à bord et son avec engagement de les remettre dans l'état où il les a reçues, au lieu de destination, sauf périls et accidents en mer. De nos jours, le capitaine ne signe plus lui-même le connaissement<sup>11</sup>. C'est en fait l'agent ou le représentant du transporteur maritime qui émet et signe le connaissement<sup>12</sup> pour le compte de l'armateur et du capitaine.

Le connaissement comporte comme mentions obligatoires, le nom du transporteur et le nom du navire, le nom du destinataire de la marchandise, le nom de la personne à notifier à l'arrivée du navire, le nom du chargeur, le port d'embarquement et de débarquement, la destination de la marchandise, les quantité, poids, marque, la mention fret payé ou payable à destination, la mention « original » et le nombre d'originaux émis, la date et le lieu d'émission du connaissement et de mise à bord, la signature de la compagnie maritime ou de son agent ainsi que le nom et la qualité de la partie, transporteur ou capitaine pour le compte de laquelle il agit.

Le connaissement doit être présenté à l'agent du transporteur maritime à la destination finale de la marchandise, pour obtenir livraison.

Cette formalité qui consiste à présenter à destination le connaissement pour obtenir en lieu et place d'autres documents permettant de prendre livraison de la marchandise transportée sous ce connaissement s'appelle « *échange documentaire* » ou « échange de *connaissement* ».

Cette procédure comporte des nuances non significatives d'un pays ou d'un transporteur maritime à un autre. Celles-ci tiennent surtout au nombre de connaissements originaux exigés, aux informations à apposer sur le connaissements par le destinataire ou son mandataire et aux pièces à fournir pour faciliter le contrôle de l'identité du destinataire. Pour l'essentiel, elle consiste à présenter un original du connaissement et à obtenir en lieu et place, d'autres documents (d'où l'expression échange documentaire) donnant droit à la marchandise.

Le sujet étant vaste pour être entièrement traité dans un article, le présent article va se limiter à rappeler comment cet échange est organisé (I) tout en faisant ressortir ses principaux intérêts (II).

## **I- La procédure de l'échange documentaire ou de connaissement**

Cette procédure consiste en la production d'un original du connaissement (A) qui donne droit à l'obtention d'un document appelé Bon à Délivrer ou « *Delivery Order* »<sup>13</sup> (B).

### **A- La production d'un original du connaissement**

Pour chaque chargement, il doit être émis trois originaux du connaissement, chacun ne valant que tant que l'un d'eux n'aura été mis en exécution<sup>14</sup>. A l'origine du connaissement, la pratique considérait probablement que trois originaux du connaissement, le premier destiné aux archives de bord du capitaine du navire, le second au chargeur et le troisième au destinataire de la marchandise étaient nécessaires. Mais cette règle n'était pas écrite. Il a fallu attendre le XVI<sup>e</sup> siècle pour que le Code suédois du commerce maritime de 1667<sup>15</sup> pour la première fois, consacre le principe de l'émission obligatoire de trois originaux de connaissements. Cette règle sera un peu plus tard reprise dans les codes du commerce maritime de la plupart des pays de tradition maritime tels la Grande Bretagne et la

---

<sup>11</sup> Sur l'évolution du rôle du capitaine, v° Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Dalloz, 13<sup>e</sup> éd., n<sup>os</sup> 590 et 592.

<sup>12</sup> Ph. DELEBECQUE, *op. cit.*, n<sup>o</sup> 700.

<sup>13</sup> Le « *Delivery Order* », en Français bon à délivrer ou bon de livraison est un document émanant de l'agent du transporteur maritime à la destination de la marchandise, qui ordonne la mainlevée du transport de marchandises au destinataire ou à ses ayants-droit.

<sup>14</sup> F. ANTHOINE DE SAINT-JOSEPH, *Concordance entre les codes de commerce étrangers, et le code de commerce français*, Videcoq, 1844, p.239.

<sup>15</sup> F. ANTHOINE DE SAINT-JOSEPH, *op. cit.*, p. 366.

France<sup>16</sup>. Néanmoins, il arrive parfois que le chargeur demande plus que trois exemplaires originaux du connaissement.

L'on aurait pu penser que le nombre trois était impératif et que chacun des trois originaux du connaissement à émettre serait destiné à chacune des parties au contrat de transport. Mais tel n'est visiblement pas le cas. Il s'agit là d'une approche dérogatoire du droit commun des contrats qui enseigne qu'il faut autant d'originaux que de parties au contrat. Cette particularité s'explique par le caractère spécial de la matière.

Quel que soit le nombre d'originaux de connaissement émis, un seul sera exigé pour la livraison de la marchandise. Dans tous les cas, la marchandise ne peut être livrée que sur présentation de l'original du connaissement<sup>17</sup>.

Toutefois, la livraison sans connaissement est possible lorsque cette possibilité a été fait l'objet de convention entre les parties. Cependant, il arrive que le destinataire ou ses ayants droit ne soient pas en possession de l'original du connaissement au moment de prendre livraison de la marchandise. Face à cette situation, la pratique a imaginé la solution de la livraison contre lettre de garantie. La lettre de garantie est un engagement formel que le réclamant souscrit en faveur du transporteur, de le garantir contre toutes les réclamations dont il pourrait faire l'objet de la part précisément d'une personne qui se présenterait comme porteur régulier du connaissement<sup>18</sup>. La jurisprudence a d'ailleurs clairement établi aujourd'hui qu'« *il n'est pas interdit de remédier à l'absence de présentation de l'original par celle d'une lettre de garantie bancaire* »<sup>19</sup>.

Il existe plusieurs forme de connaissement. Il est émis soit au porteur, soit à personne désignée, soit à ordre.

Le connaissement au porteur est un connaissement dont le destinataire n'est pas précisé. La marchandise qu'il couvre ne sera alors livrée qu'au porteur du connaissement.

Le connaissement est considéré au porteur lorsque le terme « porteur » est inscrit dans la case « *consignée* ou *consignataire* ». Il l'est aussi lorsque le détenteur du titre endosse le connaissement en indiquant de « *livrer au porteur* ». Le connaissement est enfin considéré au porteur, lorsque le détenteur du titre désigné endosse le connaissement en blanc, habituellement en apposant un cachet et en signant sans indiquer d'autre partie dans l'endos.

Ce connaissement est assimilable à un titre au porteur. Tout comme pour le connaissement au porteur, le détenteur d'un titre au porteur est réputé en être le propriétaire, sauf contestation. Cependant, le propriétaire d'un titre au porteur est connu des intermédiaires financiers qui prennent en charge la gestion administrative des titres contrairement à ce qui se passe avec le connaissement où il est quasi impossible au transporteur de connaître le destinataire avant que celui-ci n'ait demandé relâche de la marchandise.

Le connaissement au porteur comporte un risque important, celui de la possibilité de la relâche de la marchandise qu'il couvre à un porteur qui n'en serait pas le véritable destinataire. Pour cette raison, il est rarement utilisé.

Lorsque le connaissement est émis à personne désignée, le nom du destinataire est mentionné. On dit alors qu'il est nominatif. Le destinataire peut alors prendre possession de la marchandise sur simple justification d'identité.

---

<sup>16</sup> *IBID.*

<sup>17</sup> Cass. Com., 17 juin 2007, n°05-19.646, BTL 2007, p. 790.

<sup>18</sup> Ch. Arb. Paris, 14 sept. 1999, n° 1013, DMF 2000, p.555.

<sup>19</sup> Cass. Com., 19 juin 2007, BTL 2007, p.415 ; DMF 2007, p. 790.

Le connaissement à ordre est connaissement dont le nom du destinataire n'est pas mentionné. C'est la forme la plus utilisée du connaissement car elle correspond au type de document demandé dans le cadre du crédit documentaire. C'est un document négociable et transférable par simple endossement<sup>20</sup>. Le destinataire dans ce cas sera alors la personne physique ou morale dernier endossataire ou son représentant<sup>21</sup>.

Quelle que soit la forme que va prendre le connaissement, son émission suppose un certain nombre de diligences que doivent faire le chargeur qui prépare et soumet le connaissement au transporteur et ce dernier qui émet et signe le connaissement. Au rang de ces diligences, le chargeur est appelé à faire au transporteur une déclaration écrite de tous les éléments permettant d'identifier la marchandise<sup>22</sup> et de faire une déclaration spéciale pour les marchandises dangereuses puis apposer sur les colis des marques d'une lisibilité suffisante pour en permettre l'identification jusqu'à la fin du voyage<sup>23</sup>. Tout manquement du chargeur à son obligation de sincérité dans ses déclarations peut entraîner l'exonération du transporteur pour les dommages en résultant<sup>24</sup>. Quant au transporteur, il doit inscrire des réserves sur le connaissement pour les rendre opposables au destinataire ou au porteur du titre<sup>25</sup>. En conséquence, le transporteur qui omet volontairement d'émettre des réserves sur le connaissement ne peut plus ensuite se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité<sup>26</sup>. Cette absence volontaire d'apposition des réserves est perçue par la jurisprudence comme une négligence coupable de la part du transporteur<sup>27</sup>.

Dans une affaire récente dite « *M/V Tai Prize* », la justice chinoise a condamné le transporteur au paiement de la somme de 1.086.564,70 dollars américains en réparation d'un préjudice résultant d'une avarie sur une cargaison de soja brésilien dont le transporteur avait signé un connaissement portant la mention « *clean on board* », ce qui signifie « marchandise reçue à bord en apparente bonne condition »<sup>28</sup>. Relevant appel devant la Cour arbitrale de Londres qui a rendu sa sentence le 13 juillet 2020, le transporteur a assigné et obtenu gain de cause, le fréteur à temps qui à son tour s'est retourné contre le fréteur au voyage dont le chargeur était l'agent, en paiement de la moitié de la condamnation dont il a fait l'objet en Chine au motif qu'en émettant un connaissement sans réserve, le fréteur au voyage apportait la garantie que la marchandise à transporter était en apparente bonne condition et exempte d'avarie.

Malgré cette diversité formelle, l'original du connaissement qui est présenté lors de la demande de la relâche de la marchandise doit porter à sa face, la signature du destinataire. Le destinataire est la personne à laquelle est adressée l'objet remis au transporteur et entre les mains de laquelle devra être effectuée la livraison<sup>29</sup>.

Les textes maritimes internationaux tels les Règles de Hambourg et celles de Rotterdam<sup>30</sup> définissent le destinataire comme la personne habilitée à prendre livraison de la marchandise<sup>31</sup> ou encore, comme

---

<sup>20</sup> « *Les connaissements* », Rapport du Secrétariat général de la CNUCED, New York, 1971, p.6.

<sup>21</sup> *Le Lamy transport*, T.2, éd. 2016, no<sup>s</sup> 658 et 702.

<sup>22</sup> Nature, poids, type d'emballage, marques, nombre de colis.

<sup>23</sup> Cass. com., 16 févr. 1988, Bull. civ. 1988, IV, n° 74.

<sup>24</sup> *Le Lamy transport*, T.2, éd. 2016, no<sup>s</sup> 615 et 617.

<sup>25</sup> R. RODIERE, « Portée des réserves inscrites sur un connaissement tardivement délivré », BT 1977, p.90.

<sup>26</sup> Cass. Com., 15 mai 2001 et CA Versailles 30 mars 2000, BTL 2000, p.541.

<sup>27</sup> CA Rennes 10 oct. 1985, DMF 1987, p.46.

<sup>28</sup> I. WOODS & S. CULHANE, « *M/V TAI PRIZE*, Tendering a Clean On Board Bill of Lading » [en ligne], <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=f27bae85-99d2-4317-9282-d16abb2cf73c> [consulté le 24 août 2020].

<sup>29</sup> G. CORNU, *Vocabulaire juridique*, PUF, 12<sup>e</sup> éd., 2018, V° destinataire.

<sup>30</sup> Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 dite « *Règles de Rotterdam* ».

<sup>31</sup> Article 1<sup>er</sup> – 4 Règles de Hambourg.

la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport<sup>32</sup>.

La marchandise transportée ne doit en principe être livrée qu'au destinataire et le mandataire du transporteur qui procède à la relâche doit y veiller. Pour prévenir le risque d'une relâche irrégulière<sup>33</sup>, il est ainsi exigé en plus de l'original du connaissement, une copie de la pièce d'identité en cours de validité du destinataire personne physique ou de la copie du document tenant lieu de pièce d'identité du destinataire personne morale<sup>34</sup> en plus d'une copie de la pièce d'identité du dirigeant statutaire dont le nom est habituellement mentionné sur le document d'identité de la personne morale comportant une signature qui doit à vue d'œil, être conforme à celle apposée sur l'original du connaissement présenté à la relâche. En cas de doute sur une signature, les procédures internes des agences maritimes organisent différentes méthodes de confirmation de la signature du destinataire allant d'un simple appel téléphonique à la demande d'une nouvelle signature en présence de l'agent qui procède à la relâche ou de l'un de ses supérieurs en passant par la confirmation notariée de signature.

Le but de cette diligence est d'éviter une relâche induite qui, de ce fait, engagerait, la responsabilité du transporteur maritime.

La production d'un connaissement original dûment endossé ne marque que la livraison juridique de la marchandise<sup>35</sup>.

Pour être complète, la livraison devra être aussi matérielle<sup>36</sup>. A cette fin, l'agent du transporteur maritime qui a reçu le connaissement original à but de relâche de la marchandise, devra émettre en lieu et place du connaissement reçu, un document de relâche appelé Bon à délivrer devant alors lui permettre d'avoir accès à la marchandise couverte par le connaissement rendu à l'agent du transporteur.

## **B- L'émission d'un Bon à délivrer**

Toute marchandise qui débarque dans un port est gardée sous douane<sup>37</sup> sur une aire d'entreposage ou de stationnement qui peut être le terminal portuaire, celui de l'aconier<sup>38</sup> ou encore une aire privée de dépotage jusqu'à ce qu'un régime douanier<sup>39</sup> ne lui soit assigné par le biais d'une déclaration en douane.

Pour ce faire, les ayants-droit à la marchandise se font délivrer par l'agent du transporteur, un document appelé « *Bon à délivrer* » en Anglais « *Delivery Order* »<sup>40</sup>. Sa désignation peut varier d'un port à un autre mais sa fonction reste la même.

Il est émis en échange du connaissement rendu à l'agent du transporteur dans les conditions décrites ci-dessus, d'où l'expression « *échange documentaire* ». La pratique en parle aussi comme d'un échange de connaissement en référence au connaissement maritime qui est un document de transport.

---

<sup>32</sup> Article 2-27 Règles de Rotterdam.

<sup>33</sup> Relâche faite à un tiers qui ne serait pas le véritable destinataire de la marchandise.

<sup>34</sup> Carte Unique de Création d'entreprise ou Carte d'Opérateur Economique au Togo, « *Business Registration Certificate* » au Ghana, Carte d'Importateur au Benin.

<sup>35</sup> *Le Lamy transport*, T.2, éd. 2016, n°699 ; Décret n° 66-1078, 31 déc. 1966, article 50.

<sup>36</sup> T. com. Marseille, 25 oct. 1988, Rev. Scapel 1988, p.64.

<sup>37</sup> Se dit d'une marchandise à qui aucun régime douanier n'est encore assigné.

<sup>38</sup> Professionnel chargé de l'embarquement et du débarquement des marchandises, de leur arrimage ou de leur entreposage.

<sup>39</sup> Le régime douanier est un statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement. Il détermine si les droits et taxes seront acquittés ou non, si les contrôles du commerce extérieur seront accomplis ou non. Il concerne aussi bien les exportations que les importations.

<sup>40</sup> « *Uniform Commercial Code* » (UCC), éd. 2017.

Le Bon à délivrer reprend certaines des mentions essentielles du connaissement telles le nom du navire, sa date d'arrivée, le circuit maritime de la marchandise (les ports de chargement, de débarquement, la destination finale le cas échéant), la description et les marques de la marchandise, son poids brut, etc.

A ces mentions essentielles s'ajoute l'indication de la personne à l'ordre de qui le Bon à délivrer est établi. Il peut s'agir du destinataire mentionné sur le connaissement nominatif, du dernier endossataire, d'un ayant-droit, d'un commissionnaire de transport, d'un transitaire<sup>41</sup> ou d'un commissionnaire en douane agréé<sup>42</sup>. C'est cette personne qui se chargera d'accomplir auprès des autres intervenants du passage portuaire<sup>43</sup>, les formalités préalables à la relâche matérielle de la marchandise.

Le Bon à délivrer se réduit parfois à un cachet « BON A DELIVRER » que l'agent du transporteur appose sur une copie du connaissement. Il est destiné à permettre ultérieurement à l'ayant-droit de retirer la marchandise<sup>44</sup>. La livraison elle-même ne se réalise qu'avec la transmission de la détention de la marchandise ou son appréhension matérielle<sup>45</sup>. C'est là la conception matérielle de la livraison que la Cour de cassation a consacrée en définissant la 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* »<sup>46</sup>.

Relativement aux fonctions du Bon à délivrer, il faut noter qu'il est d'abord une reconnaissance par l'agent du transporteur maritime que les marchandises objet du bon qu'il délivre ont bien été débarquées et se trouvent sur une aire de stationnement. Il est ensuite une preuve qu'un original du connaissement dûment endossé lui a été remis et que toutes les diligences pour éviter une relâche irrégulière ont été faites. Il fait enfin office de mainlevée donnée au gardien de la marchandise débarquée (aconier, gestionnaire d'aire de stationnement etc.). Il faut ajouter que le Bon à délivrer est une coupure du connaissement et constitue un titre représentatif de la marchandise lorsqu'il est signé par le capitaine ou par un autre représentant du transporteur maritime<sup>47</sup>.

Cela dit, l'accomplissement en amont par l'agent du transporteur de cette diligence, la délivrance d'un Bon à délivrer, ne constitue donc qu'une étape préalable à la livraison qui, pour être effective, doit être surtout matérielle.

Tout revient à conclure que l'accomplissement de la formalité de l'échange documentaire ou de connaissement articulée autour de la production d'un original dûment endossé du connaissement, puis de la remise en lieu et place d'un Bon à délivrer est la clé qui ouvre la porte d'accès aux marchandises débarquées et gardées sous douane.

Il faut donc remarquer que la livraison des marchandises transportées par mer est soumise à un formalisme rigoureux et exigeant. Cette rigueur formaliste est justifiée non seulement par l'exigence de célérité des affaires, mais aussi par l'importance et les différents intérêts que comporte l'échange documentaire. En effet, cette procédure présente un intérêt pratique pour le transporteur et le consignataire<sup>48 49</sup> mais également des intérêts d'ordre juridiques qu'il convient de relever.

---

<sup>41</sup> Professionnel mandaté par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs pour effectuer toutes les formalités nécessaires au passage de la marchandise.

<sup>42</sup> Personne physique ou morale dont la profession consiste à gérer les formalités douanières pour le compte d'un tiers.

<sup>43</sup> Les intervenants du passage portuaire sont tous ces acteurs qui fournissent les opérations de manutentions, les services de transit et les administrations fiscales et parafiscales.

<sup>44</sup> Cass. Com., 17 nov. 1992, n° 90-22.147n BTL 1993, p.50.

<sup>45</sup> Cass. Com., 5 juil. 1994, n° 92-13.

<sup>46</sup> Rapport du conseiller, Cass. Com., 419 juin 2012, n° 11-18.490, Bull. civ. IV, n° 131, BTL 2012, p.441, DMF 2013, p. 41.

<sup>47</sup> Ph. DELEBECQUE, *op. cit.*, n° 732.

<sup>48</sup> Le consignataire du navire ou de la coque c'est le représentant de l'armateur, chargé de conserver et de livrer la cargaison débarquée par le capitaine d'un navire et au besoin d'effectuer pour le compte du navire à l'escale les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.

<sup>49</sup> G. CORNU, *op. cit.*, V° consignataire.

## II- Les intérêts de l'échange documentaire

L'échange documentaire comporte certainement plusieurs intérêts. Le premier intérêt est d'ordre juridique et est relatif au transfert de risques et à l'enclenchement du délai de prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur. Le second intérêt est pratique et tient à la protection qu'offre l'échange documentaire dans la prévention du risque de non-recouvrement des créances nées de l'exécution du contrat de transport maritime.

### A- Des intérêts d'ordre juridique

La jurisprudence a consacré la conception matérielle de la livraison comme celle marquant la livraison effective de la marchandise<sup>50</sup>. Mais cette livraison matérielle est forcément précédée par la livraison juridique qui est l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire ou à son représentant qui l'accepte, la marchandise qu'il a déplacée à cette intention<sup>51</sup>. L'échange documentaire apparaît donc comme la première étape de la livraison de la marchandise, la livraison marquant la fin du contrat de transport<sup>52,53</sup>.

Il en découle deux intérêts, l'un portant sur le transfert des risques et l'autre relatif au début de computation du délai de prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur.

La marchandise transportée par mer est exposée à plusieurs risques<sup>54</sup> dont la réalisation engage la responsabilité du transporteur.

Le transporteur est généralement responsable de plein droit<sup>55</sup> des pertes, avaries et manquants dès la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison. Ce qui signifie que tant que la livraison n'a pas eu lieu, le transporteur demeure responsable de tout dommage qui surviendrait à la marchandise. En d'autres termes, c'est seulement la livraison qui marque la fin du contrat de transport et de la responsabilité présumée qui pèse sur le transporteur.

En effet, la livraison entraîne le transfert de la responsabilité pouvant découler de la réalisation des risques qui pesaient sur la marchandise sous la garde du transporteur, dès lors que le destinataire en prend livraison. C'est dire que le transfert des risques s'opère déjà au moment où le destinataire prend livraison juridique des marchandises.

La formalité de l'échange documentaire permet de déterminer le moment de la livraison juridique de la marchandise. Elle s'avère donc être une formalité importante dans la détermination du moment où a lieu le transfert des risques liés à la marchandise.

Outre ce premier intérêt, cette formalité permet même de faire courir le délai de prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur.

---

<sup>50</sup> Voir note de bas de page n° 35.

<sup>51</sup> R. RODIERE, *Traité de droit maritime*, t. II, n° 545.

<sup>52</sup> Article L. 5522-1 *Code des transports*.

<sup>53</sup> I BON-GARCIN, M. BERNADET et Y. REINHARD, *Droit des transports*, Dalloz, 1<sup>ère</sup> éd., n° 518.

<sup>54</sup> La marchandise est exposée à deux catégories de risques : les risques dits ordinaires et ceux dits exceptionnels.

Comme risques ordinaires on distingue :

L'incendie ou le naufrage, l'abordage, l'humidité, le vol, les forces dynamiques (le chargement, le déplacement, le déchargement ou encore l'entreposage), la contamination, la casse ou la perte, l'avarie commune (sacrifice ou une dépense extraordinaire pour préserver le reste de la marchandise), la piraterie, la manutention, le stockage ou l'arrimage.

Les risques exceptionnels représentent principalement les risques de guerre ou de conflit, les engins et armes de guerre, la capture, les émeutes, le terrorisme ou encore les mouvements de grève.

<sup>55</sup> C'est une responsabilité sans faute encore appelée responsabilité objective. Ce régime de responsabilité veut que celui qui cause un dommage en supporte les conséquences, peu importe qu'il ait commis ou non une faute.

La responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime est lourde. Il est donc important de pouvoir délimiter cette responsabilité dans le temps pour ne pas le tenir indéfiniment responsable. C'est pour cette raison que le droit a aménagé un délai pour agir en responsabilité contre le transporteur.

Aux termes des dispositions de l'article 62 de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 dite « Règles de Rotterdam », le délai pour agir contre le transporteur est de deux ans et court à compter de la livraison<sup>56</sup>.

Sous la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance appelée « Convention de Bruxelles » du 25 août 1924 (article 3, § 6)<sup>57</sup>, l'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par un an. La date de la livraison doit être déterminée comme le jour où la marchandise a été présentée au destinataire<sup>58</sup>. Ce délai court même en cas de livraison irrégulière tenant à une fraude à destination<sup>59</sup>. Il ne peut être abrégé<sup>60</sup> mais il peut être prorogé<sup>61</sup>. Dans tous les cas, le jour de début de la computation du délai de prescription est important et se trouve dans la livraison juridique matérialisée par l'échange documentaire.

Outre ces intérêts d'ordre juridique, l'échange documentaire comporte un intérêt pratique aussi bien pour le transporteur que pour le consignataire.

## **B- Un intérêt pratique pour le transporteur et le consignataire**

Le contrat de transport de marchandises par mer a pour objet le déplacement de marchandises d'un port à un autre. La marchandise transportée, depuis sa prise en charge au port d'origine jusqu'à sa livraison à la destination convenue au contrat de transport, génère un certain nombre de coûts que le transporteur et le consignataire se doivent d'amortir. A cet effet, la pratique a envisagé une formalité-verrou qui permet au transporteur et à son agent de se prémunir contre les risques de non-recouvrement des frais occasionnés par l'exécution du contrat de transport : l'échange documentaire ou de connaissance.

---

<sup>56</sup> Article 62 Règles de Rotterdam :

« 1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente Convention ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.

2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation ».

<sup>57</sup> Article 3 § 6 Convention de Bruxelles de 1924 : « A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant-droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance. Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception. En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis. ».

<sup>58</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> éd., n° 1180.

<sup>59</sup> Cass. Com., 11 avr. 2012, n° 10-27.146, BTL 2012, p.280.

<sup>60</sup> C. civ., art. 2254 et Ph. DELEBECQUE, *op. cit.*, n° 769.

<sup>61</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, n° 1178.

Les frais générés par un transport maritime sont aussi élevés que variés. Au premier rang de ces frais, se classe le fret maritime. Le fret c'est la « rémunération due par l'affréteur à l'armateur pour l'affrètement d'un navire, ou par le chargeur au transporteur maritime pour prix du transport des marchandises »<sup>62</sup>. Le transporteur maritime accepte en effet de déplacer la marchandise moyennant le paiement d'un fret<sup>63</sup> qui est payable soit au port de chargement, soit à un point quelconque du globe auquel cas il s'effectue dans les mains d'un agent du transporteur autre que celui du port d'origine ou de destination. Le paiement peut également se faire à destination. Dans ce dernier cas c'est le réceptionnaire de la marchandise qui en devient débiteur<sup>64</sup>.

Quelle que soit l'option de paiement choisie, le chargeur demeure responsable du paiement du fret malgré l'acceptation du destinataire<sup>65</sup>.

Lorsque le fret est payable à destination, suivant les règles internes du pays du consignataire ou agent maritime, il peut être payé avant l'arrivée de la marchandise. A défaut, il devra être payé au plus tard au moment de l'échange documentaire, à moins que le débiteur n'ait conclu un accord de crédit avec l'armateur ou avec l'agent chargé de récupérer ce fret pour le compte du transporteur. Dans la même logique de recouvrement des frais générés par le transport, il est exigé de l'agent consignataire qui procède à la relâche de s'assurer, en cas de fret payable ailleurs qu'au départ ou à destination, que celui-ci a dûment été payé avant de délivrer le document de relâche.

L'on déduit de ces différentes mesures de recouvrement des frais occasionnés par le transport de la marchandise que sans la contrainte imposée aux ayants-droit de la marchandise de procéder à l'échange connaissance avant de disposer de la marchandise, il pèserait sur la créance du fret, un risque élevé de non-recouvrement.

Outre le fret maritime, l'on peut citer les surestaries<sup>66</sup>. Dans le transport en conteneur, les surestaries sont dues pour la restitution au transporteur maritime par le biais de son manutentionnaire, du conteneur vidé de la marchandise transportée hors délai de franchise. Il s'agit d'une indemnité perçue pour le compte du transporteur pour l'immobilisation plus longue que les délais contractuels, du conteneur qui est l'un de ses principaux matériels de travail. Tout comme pour le fret, les sommes en jeu sont souvent assez importantes et l'on comprendrait mal un transporteur, sans mettre en péril son affaire, se priver de recouvrer de tels montants. Le verrou de l'échange documentaire révèle là encore tout son intérêt.

Dans la catégorie des charges exposées au risque de non-recouvrement en l'absence du verrou de l'échange documentaire, l'on citera également tous les frais relatifs à la prestation que fournit le consignataire qui effectue l'échange documentaire. Ces frais sont habituellement désignés par le terme générique « *frais de Bon à délivrer* » en Anglais « *Delivery Order fees* » mais leur libellé même ainsi que leur montant varient d'un agent à un autre.

D'autres frais tels les frais d'inspection de la marchandise en cours de trajet maritime, des frais résultant de diligences que le transporteur aurait été amené à prendre dans l'intérêt de la marchandise<sup>67</sup>, lorsqu'ils sont mis à la charge du destinataire, sont aussi payables au plus tard lors de l'échange documentaire.

---

<sup>62</sup> G. CORNU, *op. cit.*, V° fret.

<sup>63</sup> Ph. DELEBECQUE, *op. cit.*, n° 678.

<sup>64</sup> CA Aix-en-Provence, 22 avr. 1982, DMF, 1983, p.482.

<sup>65</sup> CA Bordeaux, 26 janv. 1972, BT 1972, P.157.

<sup>66</sup> Sommes d'argent dues par le destinataire pour le dépassement de la franchise. Les charges de surestaries sont dues lorsque le client conserve sa marchandise chargée dans un conteneur dans l'enceinte du terminal portuaire pour une durée plus importante que celle de la franchise accordée. C'est aussi des indemnités dues au frèteur lorsque l'affréteur dépasse les délais convenus dans le contrat d'affrètement pour les opérations de chargement et de déchargement du navire.

<sup>67</sup> Frais de reconditionnement, de fumigation, etc.

Somme toute, l'échange connaissance ou documentaire présente un réel intérêt pratique pour le transporteur et le consignataire en ce sens qu'il se dresse comme une barrière infranchissable sur le chemin des ayants-droit de la marchandise qui resteraient devoir des frais dans le cadre du contrat de transport. Cette barrière heureusement se lève une fois les frais dus soldés.

L'échange documentaire ou de connaissance est l'une des fonctions essentielles d'une agence maritime.

Sous l'apparence d'une simple formalité, l'échange documentaire est une procédure qui revêt une importance capitale aussi bien pour le transporteur et l'agent maritime ou consignataire. Au-delà de son importance pratique économique, se cachent de véritables enjeux juridiques qui placent cette formalité en amont du risque auquel s'expose le transporteur en s'engageant à déplacer une marchandise : la mise en jeu de sa responsabilité.

Bien que le commerce international oblige de plus en plus ses acteurs, pour des raisons évidentes de célérité des échanges, de nécessité de simplification des procédures commerciales par leur dématérialisation et de réduction des coûts de la relation commerciale entre le chargeur, le transporteur et le destinataire, la formalité de l'échange documentaire semble avoir encore de beaux jours devant lui.

Toutefois, à cause de la course effrénée à la dématérialisation des opérations commerciales et du Bon à délivrer, il est légitime de craindre un accroissement du risque de relâches indues.

Face à ce risque, les transports maritimes gagneraient sans doute à envisager des mesures de sécurisation des relâches électroniques de marchandises transportées par mer.

Août 2020