

« La situation juridique du destinataire porteur du connaissance »

Le connaissance est un instrument exceptionnel du commerce maritime qui se trouve « à la croisée »¹ de deux contrats : contrat de transport et contrat de vente. Ces deux contrats sont intimement liés: le transport par mer suit, précède ou réalise le plus souvent une vente. L'accessoire économique du contrat de vente, le contrat de transport déplace l'objet vendu. Mais il convient de bien différencier le contrat de vente du contrat de transport : l'objet, la cause, les obligations nées des contrats demeurent différents, il en est de même quant aux parties contractantes. Il ne faudrait pas alors confondre la cession du bien transporté avec l'adhésion au contrat de transport d'un nouveau cocontractant, ainsi que le fondement juridique de chacune de ces opérations distinctes².

La particularité du contrat de transport maritime lié à la vente consiste dans le fait qu'il met en relation trois personnes : chargeur, transporteur et réceptionnaire, alors qu'il est conclu seulement par deux d'entre elles (chargeur et transporteur) et souvent signé par une seule (transporteur³). En cas d'avaries et manquants survenus pendant le transport, le destinataire voudra pouvoir actionner le transporteur, qui, à son tour, décidera de lui opposer les clauses du contrat de transport contenues dans le connaissance—document qui matérialise le plus souvent le contrat de transport par mer.

Dans notre étude on a cherché à expliquer comment le destinataire, qui ne figure pas au contrat de transport et qui est associé à l'exécution de ce contrat, bien qu'il n'ait pas participé à sa formation, peut en invoquer les clauses.

La responsabilité du transporteur envers le destinataire du fait des pertes ou avaries a été reconnue depuis longtemps par la pratique, alors que la question du fondement juridique de l'action directe du destinataire, ou de son éventuelle association au contrat de transport, fait l'objet d'incertitude de longue date. La détermination de ce fondement est essentielle puisqu'il en découle l'étendu des droits et des obligations du destinataire, ainsi que la sécurité juridique⁴ de l'opération économique du transport.

La constatation du fait que le connaissance rend son porteur propriétaire des marchandises, qui y sont incorporées⁵, ne suffit pas pour permettre au destinataire d'engager la responsabilité contractuelle du transporteur, car le contrat de transport ne peut pas être invoqué par le propriétaire des

¹ Juris-Classeur 2004, Fasc.1260, Y. TASSEL, A. ROYER-FLEURY, p.2

² De la vente et du transport

³ La signature du chargeur n'est plus exigée par la loi (n'a pas à confondre la signature du contrat avec l'endossement et l'accomplissement du titre)

⁴ La recevabilité de l'action, la prévisibilité de cette action par le transporteur

⁵ La transmission du connaissance équivaut donc à la transmission de la possession de la marchandise. Le capitaine détient la marchandise pour le compte du destinataire.

marchandises en tant que tel. Le contrat de transport crée une créance contre le transporteur, et il s'agit de savoir qui est créancier de l'obligation de livraison dont le transporteur est le débiteur; il ne s'agit pas de la propriété des marchandises.

En droit anglais, le tiers porteur du connaissement à ordre (ou du connaissement en blanc) est considéré comme « succédant » aux droits et obligations du chargeur⁶. Le droit italien consacre également cette conception du connaissement titre abstrait et formel. Le tiers porteur possède alors un droit littéral et autonome en vertu du titre lui-même⁷, il en va également ainsi du droit allemand⁸.

En droit français, la difficulté vient du fait que dans les textes législatifs le destinataire ne figure pas dans la définition légale du contrat de transport par mer. Les conventions internationales⁹ restent également muettes sur la question.

En vertu de l'art .15 de la loi du 18 juin 1966, « par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre...». Le destinataire est ainsi absent de la définition légale du contrat de transport. Cette figure juridique correspond parfaitement au contrat de transport bipartite quand le chargeur se livre lui-même les marchandises, c'est-à-dire apparaît en même temps comme l'expéditeur et le destinataire. Dans cette hypothèse le destinataire est belle et bien partie au contrat de transport, mais seulement parce qu'il a la qualité de l'expéditeur. La formule de l'art. 15 ne tient alors pas compte de la relation tripartite qui naît suite à la transmission du connaissement. Le professeur Y. TASSEL évoque, à juste titre, à ce sujet que « le droit à la marchandise ne se représente pas de la même façon selon que l'on est en présence d'un contrat de transport simple ou d'un contrat de transport lié à une vente maritime même si, dans les deux cas, la question est la même : qui est destinataire de la marchandise transportée ou comment devient-on destinataire ? »¹⁰.

Après avoir examiné de plus près le sens commun de toutes les dispositions de la loi et du décret de 1966 traitant de ce troisième personnage, le « tiers porteur » nous apparaît comme étant « intéressé au transport »¹¹ à tel point qu'on pourrait être tenté de vouloir le qualifier même de partie au contrat de transport.

Tout d'abord, le destinataire est le principal « intéressé » du contrat de transport puisqu'il est sa raison d'être. D'autre part, les textes législatifs traitent des droits et des obligations du destinataire¹², aménagent les délais de prescription de l'action contre lui¹³. Le destinataire peut lui aussi, s'il est poursuivi par le transporteur, invoquer la prescription annale. De plus, le destinataire

⁶ Affaire *The Berge Sisar* (*Borealis A.B. v. Stargas Ltd. (The Berge Sisar)*), 1998, 2 Lloyd's Rep. p.475; LMCQ 1999 p.161

⁷ L'art. 467 du Code de la navigation italien

⁸ Juris-Classeur, 2004, Fasc.1255

⁹ Règles de La Haie-Visby et Règles de Hambourg

¹⁰ Y. TASSEL, DMF 2004, n°644, p.7

¹¹ « tiers porteur » et « intéressé au transport » sont les expressions communément employées pour définir le destinataire par la loi du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime (voir, notamment, l'article 17 de la loi du 18 juin 1966)

¹² L'art. 57 du décret du 31 décembre 1966

¹³ L'art.26 de la loi du 18 juin 1966, l'art. 58 du décret du 31 décembre 1966

subit aussi les obligations nées du contrat de transport, notamment le paiement du fret en port dû. C'est ainsi que l'art.41 du décret prévoit que les frais de transport que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont à la charge du destinataire. « C'est donc ce dernier qui est débiteur, son obligation étant fondée sur le contrat de transport »¹⁴, conclut Monsieur VALLANSAN. Enfin, Monsieur COUDEVILLE-LOQUET évoque, à juste titre, que « lorsque le destinataire peut exhiber le récépissé de la marchandise remis par l'expéditeur, il est alors le seul à pouvoir donner des instructions au transporteur et ses créanciers peuvent saisir la marchandise entre les mains du transporteur »¹⁵. Tenant compte des relations entre le transporteur et le destinataire, la jurisprudence a reconnu au profit de ce dernier la possibilité d'engager une action contractuelle. Il est admis aujourd'hui que le destinataire « adhère » au contrat de transport. Si le lien contractuel en matière de transport entre ces deux personnages est ainsi justifié, il nous semble moins évident à admettre qu'il en existe un entre le destinataire et l'expéditeur. Toutefois, selon Monsieur A. KPOAHOUN AMOUSSOU, le destinataire peut agir contre le chargeur sur le fondement même du contrat de transport. Pour justifier sa position, il s'appuie sur l'art.27 (g) de la loi de 1966 et l'art.4 §2 (n), (o) de la Convention de 1924. En effet, « les fautes que commet le chargeur dans l'exécution de ces obligations exonèrent le transporteur lorsqu'elles sont la cause exclusive du dommage à la marchandise, mais elles engagent la responsabilité contractuelle du chargeur à l'égard du destinataire qui a subi ce dommage »¹⁶. En effet, il serait inadmissible si le destinataire devait souffrir des fautes commises par le chargeur et ce dernier restait impuni.

Les différentes théories juridiques ont vu le jour tentant d'expliquer le « rôle » du destinataire dans l'opération du transport. Il est apparu ainsi tantôt comme un tiers, tantôt comme une partie au contrat de transport. La jurisprudence relativement récente a tranché la question: il est successivement les deux : d'abord tiers puis partie au contrat de transport.

Dans notre étude, on a procédé d'abord à l'analyse des contours de l'adhésion du destinataire au contrat de transport (Partie I). On a étudié le connaissement en tant que l'instrument du contrat de transport. Le contrat de transport maritime apparaît comme un contrat standardisé et non négocié. Il est constaté par le connaissement – titre, dont le rôle déborde celui attribué au support matériel d'un contrat. Le connaissement de la charte-partie apparaît ainsi comme un titre attributif d'un régime légal. Il est en plus un titre autonome et littéral selon nombreux droits européens. Le droit français consacre toutefois une conception purement consensualiste de la relation en question. Pour cette raison on parle du cadre de l'adhésion (Partie I, Titre II) du destinataire au contrat de transport. Selon la jurisprudence actuelle, le destinataire lors de son intervention n'adhère automatiquement qu'à « l'économie du contrat », à sa structure essentielle, alors que les clauses particulières de la convention de transport nécessitent l'acceptation spéciale de sa part.

¹⁴ Les Petites Affiches, 29 avril 1994, n°51, p.13, note de J. VALLANSAN

¹⁵ RTDcom, 1992, oct-déc, p.762

¹⁶ A. KPOAHOUN AMOUSSOU « Les clauses attributives de compétence dans le transport maritime de marchandises », Presses universitaires d'Aix-Marseille-PUAM, 2002, p. 411

Dans la deuxième partie de notre mémoire on a effectué une recherche du fondement juridique fiable de la situation juridique du destinataire. Après avoir étudié les différents mécanismes juridiques que met à notre disposition le droit civil des obligations, leurs avantages et inconvénients, on a aboutie à la conclusion que chacune de techniques juridiques étudiées s'avère plus ou moins insuffisante ou impuissante pour fonder « sans failles » l'adhésion « sélective » du destinataire au contrat de transport. La construction complexe élaborée par la jurisprudence en la matière ne semble rentrer dans le cadre d'aucune des théories juridiques existantes et milite ainsi vers la conception du contrat « sui generis » : bipartite au départ et tripartite à l'arrivée.