

## En droit algérien, le contrat de transport maritime de marchandises est-il un contrat tripartite ?

Soufyane MAHSAS

Docteur en droit privé de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne\*

**English summary.** *In theory, the contract is formed only by the meeting of the minds between the parties, and creates obligations only towards them. However, with regard to the contract of carriage of goods by sea, the question of whether the consignee is a party to the contract of carriage does not seem to have been resolved.*

Loin des débats doctrinaux, la trinité des parties au contrat de transport maritime de marchandises est une question classique mais toujours d'actualité, puisque la reconnaissance de ce concept influe sur les effets juridiques du contrat de transport. En droit algérien, la chambre commerciale et maritime de la Cour suprême, dans un cas d'espèce, avait refusé de voir le destinataire comme étant partie au contrat de transport<sup>1</sup>. Il est vrai que, dans ce cas, la question qui lui avait été posée était de savoir si on pouvait opposer au destinataire une clause de juridiction insérée dans un connaissement. La chambre commerciale et maritime semblait faire allusion au contrat de transport pris dans sa globalité, et avait refusé de voir dans les dispositions de l'article 746 du Code maritime un argument en faveur de la conception tripartite du contrat<sup>2</sup>.

En prenant en compte les principes généraux du droit des contrats<sup>3</sup>, le principe retenu par la Cour de suprême paraît compréhensible. Néanmoins, nous ne pourrions que réfuter cette thèse, car les règles du droit des transports ont leurs propres particularités.

---

\* Auteur de la thèse : « *La chose jugée au pénal et les actions en responsabilité civile en droit maritime et en droit aérien : état du droit français et du droit algérien* », thèse de doctorat, droit, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2020, sous la direction de Ph. DELEBECQUE. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03270052/document>

<sup>1</sup> « Attendu qu'il apparaît de l'arrêt, objet du pourvoi, qu'il ait rejeté l'exception soulevée, au motif que le connaissement concerne la relation qui lie le chargeur au transporteur et qu'il ne peut avoir d'effet à l'égard du destinataire. Sur ce, la réponse de l'arrêt est fondée. Et il n'apparaît pas des dispositions de l'article 746 du Code maritime que le porteur du connaissement soit partie au contrat de transport [...] » [nous traduisons] (C. sup., com. et mar., 3 juin 2010, n° 661705 : *Revue de la Cour suprême* 2012, n° 2, p. 173 [arrêt en langue arabe]).

<sup>2</sup> Antérieurement, et dans un cas d'espèce, la chambre commerciale et maritime de la Cour suprême avait incidemment affirmé que le contrat de transport maritime était conclu entre le transporteur et le destinataire (C. sup., com. et mar., 22 juill. 1997, n° 153230 : *Revue judiciaire (La)* 1999, numéro spécial : *La jurisprudence de la chambre commerciale et maritime*, p. 211 [arrêt en langue arabe]).

<sup>3</sup> « Le contrat se forme dès que les parties ont échangé leurs volontés concordantes, sans préjudice des dispositions légales. » (C. civ., art. 59).

## 1. Portée des dispositions de l'article 746 du Code maritime

L'article 746 du Code maritime délimite en deux étapes le champ d'application des dispositions relatives au transport maritime :

- A. *La relation entre les parties contractantes* : Si les parties sont liées par une charte-partie, les dispositions du Code maritime concernant le contrat de transport maritime ne pourront être appliquées. Dans ce cas, ce seront les stipulations contractuelles ou les dispositions légales concernant l'affrètement qui prévaudront.
- B. *L'exception à la règle* : Si un connaissement a été émis en exécution d'une charte-partie à un tiers porteur, ce seront les règles du contrat de transport maritime qui seront désormais applicables aux relations avec le tiers porteur du connaissement. Cependant, la première règle demeurera applicable aux relations entre les parties liées par la charte-partie.

Même si la rédaction du second paragraphe de l'article 746 du Code maritime semble incorrecte, il n'en demeure pas moins qu'il n'est fait aucune allusion aux parties contractantes. Est-ce peut-être la mauvaise rédaction de cet article qui a poussé les juges à réfuter la thèse de la tripartite ?

L'article en question n'est que la reproduction fidèle de l'ancien article 17 de la loi française sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes (C. transp., art. L. 5422-2)<sup>4</sup>. Mais au lieu d'utiliser l'expression : « dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs », le Code maritime utilise l'expression : « dans les rapports de transport et de tiers-porteurs », et il faudrait avouer que ce passage est dénué de tout sens dans sa rédaction en langue arabe<sup>5</sup>. En réalité, l'article 746 du Code maritime suggère qu'il existe bien une relation entre le transporteur et le tiers porteur du connaissement.

Il est donc clair, que l'article 746 du Code maritime constitue un bon argument en faveur de la thèse de la tripartite.

## 2. De la nature du contrat de transport maritime

Même si aucune disposition du Code maritime ne traite de la question des parties au contrat de transport. L'on pourrait tout d'abord prendre comme référence l'article 39 du Code de commerce, qui concerne le contrat de transport terrestre de marchandises, où il est fait allusion à une conception tripartite du contrat : « Le destinataire, s'il est distinct de l'expéditeur, n'est tenu des obligations nées du contrat de transport que par son acceptation, expresse ou tacite, donnée au transporteur. » Ne faudrait-il pas lire ce texte *a contrario* pour comprendre que le destinataire intègre le contrat de transport dès sa formation ?

L'article 39 du Code de commerce est un bon argument pour la théorie de la tripartite, puisque le droit du transport terrestre s'est inspiré aussi dans son évolution du droit maritime. Quant au Code maritime, il ne comporte aucune disposition expresse indiquant que le destinataire est partie au contrat de transport. Néanmoins, nous pouvons déduire de certaines dispositions qu'il est fait allusion à l'intégration du destinataire au contrat de transport.

---

<sup>4</sup> L. n° 66-420 [mod.], 18 juin 1966, sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes : JORF, 24 juin 1966, p. 5206 (loi partiellement abrogée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010).

<sup>5</sup>

في علاقات النقل والغير الحائز على السند عن طريق التظهير وفي وثائق الشحن الصادرة لتنفيذ لعقد ايجار السفينة.

- C. mar., art. 753 : « [...] Ladite responsabilité du chargeur ne libère pas toutefois le transporteur de sa responsabilité et ses engagements découlant du contrat de transport envers toute autre personne que le chargeur. » [nous soulignons]
- C. mar., art. 791 : « La réception des marchandises entraîne pour le destinataire l'obligation de payer le fret, s'il est payable à destination [...] »<sup>6</sup>. [nous soulignons]
- C. mar., art. 794 : « Le transporteur a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui par suite d'un retard injustifié de prendre la livraison des marchandises par le destinataire. » [nous soulignons]

Loin des discussions doctrinales, il ne fait aucun doute qu'on ne pourrait qualifier la relation qui unit le destinataire au chargeur et au transporteur autrement, que comme étant une relation contractuelle. Car en utilisant l'expression à l'article 753 : « sa responsabilité et ses engagements découlant du contrat de transport », le Code maritime fait allusion à la nature contractuelle de ce lien.

Une fois la relation contractuelle établie, il reste à savoir par quel mécanisme le destinataire intègre le contrat de transport.

### 3. L'intégration du destinataire au contrat de transport

À titre de comparaison, et puisque les dispositions de l'article L. 5422-1 du Code des transports<sup>7</sup> sont similaires aux dispositions de l'article 738 du Code maritime<sup>8</sup>, la jurisprudence française, dans un premier temps, était favorable à ce que le chargeur eût été le mandataire du destinataire<sup>9</sup>. Par la suite, elle avait appliqué, par assimilation au chargeur, les stipulations contractuelles du connaissement au destinataire<sup>10</sup>. Puis, elle avait considéré que le chargeur stipulait pour lui-même et pour le destinataire<sup>11</sup>. C'est ainsi que la doctrine y avait vu la consécration de la théorie de la stipulation pour autrui, qui, bien qu'elle parût justifiée, se heurtait toutefois à un obstacle juridique, qui était que le destinataire n'avait pas seulement des droits, mais qu'il devait aussi supporter des obligations<sup>12</sup>, ce qui contredisait la conception même de la stipulation pour autrui<sup>13</sup>. C'était plutôt la théorie du doyen Rodière<sup>14</sup> qui fut bien accueillie par la doctrine maritimiste<sup>15</sup> ; car, c'est la nature du contrat même qui rend le destinataire partie au contrat de transport, et ce, dès sa naissance. Néanmoins, cette théorie n'a pas échappé aux critiques d'auteurs pragmatiques, qui considèrent que le destinataire ne rejoint le contrat de transport,

<sup>6</sup> V. notamment, C. mar., art. 739, al. 2 ; art. 797, al. 2 (v. *infra*, note n° 24).

<sup>7</sup> « 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 [...] ».

<sup>8</sup> « Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée [fret]. »

<sup>9</sup> « [...] qu'il convient de dire que si les effets du connaissement se trouvent nécessairement limités entre transporteur et destinataire, dans l'obligation pour le transporteur de faire remise de la marchandise au destinataire, et, pour ce dernier, d'en payer le fret, c'est pour la seule création de ce lien de droit que le chargeur représente le destinataire, et que son mandat ainsi défini et limité ne saurait être étendu à des stipulations auxquelles le destinataire demeurerait étranger [...] » (CA Alger, 7 févr. 1891 : *RIDM* 1891-1892, p. 23).

<sup>10</sup> Cass. civ., 26 oct. 1909 : *Bull. civ.*, n° 117 ; Cass. civ., 20 mai 1912 : *Bull. civ.*, n° 119.

<sup>11</sup> Cass. civ., 20 mai 1912 : *Bull. civ.*, n° 120 ; Cass. civ., 4 nov. 1930 : *JJCM* 1931.2.114 (décision rendue suite au pourvoi de cassation formé contre l'arrêt de la cour d'appel de Rouen du 13 mai 1925, v. *infra*, note n° 13).

<sup>12</sup> Principe consacré par le Code civil algérien : « Le contrat n'oblige point les tiers, mais il peut faire naître des droits à leur profit. » (art. 113).

<sup>13</sup> Pour une autre critique de la stipulation pour autrui, v. CA Rouen, 13 mai 1925 : *JJCM* 1931.2.109.

<sup>14</sup> R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *Droit maritime*, 12<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 1997, p. 336-337.

<sup>15</sup> P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, *Droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, L.G.D.J., 2010, p. 635 ; G. PIETTE, v° Transports maritimes, *Rép. com. Dalloz*, janv. 2018, n° 33 ; J. BONNAUD, « Le contrat de transport maritime de marchandises : quelques particularités », *DMF* 2016, p. 869.

comme partie, que par son consentement<sup>16</sup>. Quant à la doctrine algérienne, certains auteurs sont favorables à la théorie de la stipulation pour autrui<sup>17</sup>, d'autres se sont ralliés à la conception tripartite du contrat<sup>18</sup>, et enfin certains auteurs sont plutôt favorables à la conception selon laquelle le destinataire adhère au contrat de transport par son accord ou par son acceptation de la marchandise<sup>19</sup>.

Soulignons toutefois, que le Code maritime, aux articles 784, 785 et 786, fait référence dans sa version en langue française au « destinataire légitime », alors que dans la rédaction en langue arabe<sup>20</sup>, il est fait référence au *destinataire légal*<sup>21</sup>. Même si ces deux termes semblent, à première vue, avoir la même signification, il en est autrement en réalité. La notion de *destinataire légitime*, fait référence au destinataire reconnu comme tel suivant les dispositions de l'article 784 du Code maritime<sup>22</sup>, mais n'exclut pas l'existence d'une autre personne pouvant être considérée comme *destinataire* ; tel serait le cas du destinataire réel. En revanche, la notion de *destinataire légal*, exclurait la prétention au titre de destinataire par une personne n'ayant pas été visée par l'article 784, qui serait donc un *destinataire illégal* dépourvu de la *qualité pour agir*. Il est vrai, que ces dispositions ne concernent que la situation où il y aurait émission d'un connaissance. À défaut d'un connaissance, les juges apprécieront la qualité de *destinataire* suivant les dispositions de l'article 787 du Code maritime<sup>23</sup> et des règles spécifiques à l'intégration du destinataire au contrat de transport.

En droit algérien, il ressort de la lecture des dispositions des articles 739 et 797 du Code maritime que c'est par l'*acceptation* de la marchandise que le destinataire intègre le contrat de transport<sup>24</sup>. En revanche, les dispositions de l'article 39 du Code de commerce sont plus cohérentes, puisqu'elles créent un artifice juridique. Artifice, car c'est par un système ingénieux que le Code de commerce introduit le destinataire comme partie contractante. C'est pour cette raison que nous pensons que la solution établie par ces dispositions devrait être appliquée par analogie au contrat de transport maritime. En effet, l'article 39 du Code de commerce ne fait référence qu'aux obligations du

---

<sup>16</sup> « Le contrat de transport est plus exactement un contrat à deux, appelé à devenir, le cas échéant, un contrat à trois avec le consentement du destinataire qui intervient le plus souvent avec l'acceptation de la marchandise, mais pas nécessairement. » (Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, 13<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2014, p. 511).

<sup>17</sup> H. BOUARROUDJ, "مسؤولية الناقل البحري" [La responsabilité du transporteur maritime], *Revue judiciaire (La)* 1999, numéro spécial : *La jurisprudence de la chambre commerciale et maritime*, p. 13 [article en langue arabe].

<sup>18</sup> K. HADDOUM, « La problématique de l'opposabilité de la clause compromissoire dans le contentieux maritime : Le cas du destinataire », *Revue de la Cour suprême* 2009, numéro spécial : *Modes alternatifs de règlement des litiges : médiation, conciliation & arbitrage*, t. 2, p. 9-10.

<sup>19</sup> M. BESSAID, *عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية* [Le contrat de transport maritime de marchandises suivant le droit maritime algérien et les conventions internationales], thèse de doctorat, droit, Université de Tlemcen, 2012, p. 234-235 [thèse en langue arabe] ; L. AKLI, "المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري" [Le statut juridique du destinataire dans le contrat de transport maritime], *Revue Algérienne de Droit Maritime et des Transports* 2017, vol. 4, n° 2, p. 247 [article en langue arabe] ; H. HOUBAD, "آثار انضمام المرسل إليه" [Les effets de l'adhésion du destinataire au contrat de transport maritime], *Revue de droit des transports et des activités portuaires* 2017, vol. 4, n° 1, p. 63 [article en langue arabe].

<sup>20</sup> Et seulement aux articles 785 et 786, car l'article 784 ne fait référence qu'au destinataire sans aucun autre qualificatif.

<sup>21</sup> "المرسل إليه القانوني"

<sup>22</sup> « Dans le transport maritime de marchandises en vertu d'un connaissance, le destinataire légitime est : a) lorsque le connaissance est à personne dénommée, celui dont le nom est indiqué dans le connaissance ; b) lorsque le connaissance est à ordre, celui à l'ordre duquel le connaissance est établi et, en cas de transfert du connaissance, le dernier endossataire ; c) lorsque le connaissance est au porteur, celui qui présente le connaissance à l'arrivée. » (C. mar., art. 784).

<sup>23</sup> « Dans le transport maritime de marchandises en vertu d'un autre document de transport que le connaissance, le mode de vérification du destinataire doit être établi par la convention des parties. » (C. mar., art. 787).

<sup>24</sup> « La livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulation contraire du connaissance. » (C. mar., art. 739, al. 2). « En cas de [fret] payable à destination, le destinataire en est débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise. » (C. mar., art. 797, al. 2). V. à titre de comparaison en droit français, CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 11 oct. 2007, n° de RG : 07/01534.

destinataire, qui ne prennent naissance que par son acceptation donnée au transporteur<sup>25</sup>. Quant aux droits que pourrait avoir le destinataire sur le fret, ils prendront naissance dès la conclusion du contrat de transport, par l'accord des volontés du chargeur et du transporteur, et de ce fait, une *créance virtuelle* naîtra *ipso facto* au profit du destinataire (même *virtuel*), mais son statut de *partie effective* au contrat ne se concrétisera que par son acceptation.

En conséquence, si l'on suit le raisonnement de la jurisprudence française et de certains auteurs (la théorie de l'adhésion), on aboutira au constat suivant :

*Destinataire demandeur-créancier* : Il faudrait que le destinataire démontre qu'il avait accepté la marchandise pour qu'il puisse avoir un intérêt à agir. Or, quelle serait la solution lorsque la marchandise avait été totalement détruite pendant le transport maritime ? Il devrait alors prouver qu'il avait adhéré au contrat de transport. Le recours à la théorie de l'adhésion serait donc pénible pour le destinataire lorsqu'il est demandeur-créancier.

*Destinataire défendeur-débiteur* : L'application de la théorie de l'adhésion est justifiée, et de ce fait, elle est applicable d'un point de vue pratique.

En revanche, si l'on applique la théorie de la partie virtuelle, on aboutira à un constat différent :

*Destinataire demandeur-créancier* : L'intérêt à agir du destinataire, comme demandeur-créancier, ne sera pas conditionné à la preuve de son acceptation<sup>26</sup>, mais seulement à la preuve de son statut de destinataire, par la production du connaissement ou de tout autre document de transport, voire même par d'autres moyens de preuve (concernant par exemple le destinataire réel).

*Destinataire défendeur-débiteur* : S'il avait acquis cette qualité par l'effet d'une demande reconventionnelle formulée par le transporteur, alors qu'il avait agi comme demandeur-créancier, le fait d'actionner le transporteur de la sorte, ferait présumer qu'il avait accepté d'être lié par le contrat de transport ; il en subirait donc les conséquences comme débiteur. S'il était défendeur principal, il faudrait que le demandeur prouve sa qualité de partie effective (consentement pour adhérer au contrat ou acceptation de la marchandise). Si le destinataire avait refusé la marchandise, l'effectivité de son adhésion au contrat de transport ne se concrétiserait pas, alors même qu'il était, avant qu'il ne refuse la marchandise, virtuellement partie au contrat concernant ses droits.

On pourrait dire donc, que le contrat de transport est un contrat entre deux parties effectives et une partie virtuelle<sup>27</sup>.

#### 4. L'opposabilité des clauses contractuelles

---

<sup>25</sup> L'acceptation peut être expresse (si le destinataire ou son représentant appose sa signature sur le connaissement) ou tacite (prise de possession de la marchandise).

<sup>26</sup> Même si la lecture de l'article 739, al. 2 du Code maritime laisse penser le contraire. En effet, cette disposition n'a été introduite dans le Code maritime que par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, et de ce fait, elle pourrait entraver l'application par analogie de la solution de l'article 39 du Code de commerce. Mais en réalité, elle ne concerne que l'acte de livraison ; puisqu'elle n'a fait que consacrer la définition jurisprudentielle de cet acte (v. C. sup., com. et mar., 17 janv. 1994, n° 112383 : *Revue judiciaire (La)* 1994, n° 3, p. 132 [arrêt en langue arabe] ; C. sup., com. et mar., 27 sept. 1994, n° 114929 : *Revue judiciaire (La)* 1999, numéro spécial : *La jurisprudence de la chambre commerciale et maritime*, p. 169 [arrêt en langue arabe]), et ne pourrait donc constituer une règle générale.

<sup>27</sup> Qui peut être une partie identifiée, ou inconnue, voire même potentielle. L'article 793 du Code maritime confirme ce point de vue : « Si le destinataire ne se présente pas ou refuse de prendre livraison des marchandises ou *s'il n'est pas connu* [...] » [nous soulignons].

Tout en admettant que le destinataire soit partie au contrat de transport<sup>28</sup>, la jurisprudence française (à titre de comparaison), concernant le transport soumis au droit interne<sup>29</sup>, fait une distinction entre les clauses contractuelles qui lui sont opposables et celles qui ne le sont pas, en prenant comme critère : « l'économie du contrat de transport ». Ainsi, elle considère que les clauses d'arbitrage et les clauses de juridiction lui sont inopposables<sup>30</sup>, ainsi que les clauses de responsabilité<sup>31</sup>. En revanche, lui sont opposables, la clause de livraison sous palan et la clause de livraison dès le déchargement figurant au connaissement<sup>32</sup>.

Bien que le concept de l'économie générale du contrat ait une définition à géométrie variable, l'on ne pourrait rendre toutes les clauses intégrées dans le document de transport opposables au destinataire<sup>33</sup>. Seules lui seraient opposables les clauses qu'il pouvait prévoir compte tenu de la nature du contrat de transport. Cependant, cette présomption cède devant l'acceptation expresse du destinataire des clauses qui lui sont étrangères. Il en est de même du renvoi fait par un connaissement aux clauses de la charte-partie qui lie l'affréteur-chargeur au fréteur-transporteur, et qui sont, à défaut d'une acceptation expresse, inopposables au destinataire<sup>34</sup>. En revanche, si le juge est amené à appliquer, suivant les règles de conflit de lois, le droit étranger, il appréciera l'opposabilité des clauses contractuelles selon le droit applicable, sous réserve du respect de l'ordre public du for. Mais cette solution ne serait envisageable que pour les clauses contractuelles se rapportant à des règles de fond. Concernant les clauses contractuelles se rapportant à des règles de forme (clauses de juridiction et clauses d'arbitrage), le juge national devrait apprécier leur opposabilité selon la loi du for.

La question n'est donc pas de savoir si le contrat de transport est bien un contrat tripartite, car il l'est ainsi de plein droit, mais de savoir s'il produira son *plein effet* à l'égard d'*un destinataire*.

---

<sup>28</sup> En conséquence, la règle du non-cumul des responsabilités contractuelle et délictuelle lui serait opposable (Cass. com., 9 juill. 2002 : *Bull. civ. IV*, n° 122).

<sup>29</sup> Concernant le contentieux en matière de transports internationaux non-soumis à la loi française, v. Cass. 1<sup>re</sup> civ., 12 juill. 2001 : *Bull. civ. I*, n° 224 ; Cass. com., 16 déc. 2008 – rect. 15 déc. 2009 – : *Bull. civ. IV*, n° 215 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 déc. 2008 : *Bull. civ. I*, n° 283 ; Cass. com., 17 févr. 2015, n° de pourvoi : 13-18.086 13-24.450, inédit : *DMF* 2015, p. 444, obs. S. SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ ; Cass. com., 27 sept. 2017 : *Bull. civ. IV*, n° 132 ; *DMF* 2017, p. 1012, obs. Ph. DELEBECQUE. V. notamment, Chr. SCAPEL, « La bataille de la compétence dans le contentieux maritime », *DMF* 2017, p. 99 ; A. ATALLAH, « L'opposabilité des clauses de compétence en matière de transport maritime », *DMF* 2016, p. 152.

<sup>30</sup> Cass. com., 4 mars 2003 : *Bull. civ. IV*, n° 33.

<sup>31</sup> Cass. com., 25 févr. 2004 : *Bull. civ. IV*, n° 41.

<sup>32</sup> Cass. com., 16 janv. 1996 : *Bull. civ. IV*, n° 21 ; Cass. com., 9 janv. 2001, n° de pourvoi : 98-13.910, inédit (même si l'affaire avait été soumise, en application d'une clause *Paramount*, à la Convention de Bruxelles de 1924-1968, l'arrêt en question avait fait référence au critère de l'*économie du contrat de transport*).

<sup>33</sup> Cela s'applique *a fortiori* à l'égard du destinataire réel, qui n'a aucune relation avec le titre de transport, comme la lettre de transport maritime (Cass. com., 20 oct. 2021 : *Bull. civ.*, oct. 2021.I.204) ou le connaissement (Cass. com., 27 sept. 2017 : *Bull. civ. IV*, n° 132 ; *DMF* 2017, p. 1012, obs. Ph. DELEBECQUE). Dans ce dernier cas, l'arrêt, objet du pourvoi en cassation, avait considéré que le destinataire réel était tiers au contrat de transport (CA Rouen, ch. civ. et com., 10 sept. 2015, n° 15.00338 : *DMF* 2016, p. 176). Cette position de la cour d'appel n'est pas exempte de critiques, car le destinataire réel, même s'il n'a aucune relation avec le connaissement, demeure néanmoins partie au contrat de transport, sans qu'on ne puisse toutefois lui opposer les clauses du connaissement.

<sup>34</sup> V. en droit français, Cass. com., 29 nov. 1994, n° de pourvoi : 92-14.920, inédit. Pour une opinion différente en droit algérien concernant les clauses compromissaires, v. B. BELBAKI, *التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري* "التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري" [L'arbitrage en matière de contentieux nés du contrat de transport maritime de marchandises], thèse de doctorat, droit, Université de Tlemcen, 2018, p. 277 s. [thèse en langue arabe].