



HAL
open science

Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance contentieux France-Algérie

Rym Boukhari

► **To cite this version:**

Rym Boukhari. Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance contentieux France-Algérie. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2017. Français. NNT : 2017PA01D014 . tel-02554918

HAL Id: tel-02554918

<https://theses.hal.science/tel-02554918>

Submitted on 27 Apr 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE PARIS I – PANTHEON SORBONNE

UFR05- Droit des affaires

THESE

Pour obtenir le grade de
**DOCTEUR EN DROIT DE L'UNIVERSITE PARIS1 PANTHEON-
SORBONNE**

Discipline : Droit des affaires

**CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME DE LA MARCHANDISE SOUS
CONNAISSEMENT – CONTENTIEUX France-Algérie**

Présentée et soutenue publiquement par
Rym BOUKHARI
26 avril 2017

Sous la direction de
M. le Professeur Philippe DELEBECQUE

JURY

Monsieur le Professeur Pierre Grégoire MARLY, Professeur de l'Université du Mans.

Monsieur le Professeur Arnaud MONTAS, Maître de Conférences à l'Université de Brest.

Monsieur le Professeur Frédéric- Jérôme PANSIER, chargé de cours à l'Université Paris I.

Maître Ait Amar Idir, Avocat agréé à la Cour Suprême et le Conseil d'Etat en Algérie.

L'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse.

Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur

William Arthur Ward (20^{ème} siècle)

« *Le pessimiste se plaint du vent, l'optimiste espère qu'il va changer, les réaliste ajuste ses voiles* » (citation)

....

Je tiens à remercier mon directeur de Thèse, le Professeur Philippe Delebecque, pour sa patience, ses conseils et son dévouement.

Je remercie aussi Maître Ait Amar Idir, pour m'avoir initié au droit maritime et pour m'avoir ouvert de nouveau les portes de son cabinet pour les besoins de la thèse.

Je remercie le Bâtonnier d'Alger, Monsieur Silini Abdelmadjid ainsi que Maître Bakai Fatiha, Avocate au barreau d'Alger, le Professeur YAICI Boualem, le Professeur KHELLOUFI Rachid et la Conseillère à la Cour Suprême algérienne Madame Baya BENBLIDIA pour leur aide.

Je dédie cette thèse à mes parents, mon mari et mes enfants. Je leur suis reconnaissante pour le soutien et leur amour.

SOMMAIRE

Liste des abréviations, signes et acronymes	XI
Résumé	XIII
INTRODUCTION GENERALE.....	01
CHAPITRE PRELIMINAIRE	71
Section I. Définition du contrat de transport maritime de marchandise.....	71
A) Caractéristiques du contrat de transport maritime des marchandises.....	78
B) Exécution du contrat de transport.....	84
1) <i>Exécution du contrat maritime des marchandises sous connaissement..</i>	<i>86</i>
2) <i>Exécution du contrat de transport maritime avec d'autres titres de transport.....</i>	<i>90</i>
Conclusion Section I.....	95
Section II. Rôle et fonctions du connaissement dans la formation du contrat de transport maritime de marchandises	96
A) L'importance des clauses dans la rédaction du connaissement.....	104
1) Contenu du connaissement	105
2) Importance des mentions insérées dans le connaissement	121
B) Fonctions du connaissement et son rôle dans la formation du contrat de transport maritime de marchandise:.....	131
1) Fonctions du connaissement dans le contrat de transport maritime de marchandise.....	134

a) La fonction de preuve du contrat de transport maritime de la marchandise.....	135
b) La fonction de représentativité de la marchandise.....	139
2) Rôle du connaissance dans la formation du contrat de transport sous connaissance.....	146
Conclusion section II.....	148
Conclusion du Chapitre Préliminaire.....	149
PREMIERE PARTIE - Responsabilité du transporteur comme source principale du contentieux du contrat maritime de transport de la marchandise.....	150
TITRE I. Régime juridique de la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise sous l'empire de de la Convention de Bruxelles.....	151
Chapitre A) Principes de la notion de responsabilité du transporteur maritime de la marchandise par mer et ses limites	164
Section1) Présomption de responsabilité du transporteur.....	168
Section 2) Les limites du principe de présomption de responsabilité du transporteur.....	179
a) Genèse de la limitation de responsabilité du transporteur maritime.....	180
b) La perte de limitation	195
1) la perte de la limitation par renonciation contractuelle.....	195

2) la perte de la limitation par déchéance.....	197
Conclusion du chapitre A	203
 Chapitre B) Régime d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime de marchandise:.....	204
 Section 1) Les cas exceptés tenant à des événements extérieurs au navire et à la cargaison	211
a) L'incendie comme cause exonératoire	212
b) fortune de mer	214
c) Grèves et lock-out.....	217
 Section 2) Les cas exceptés liés à la cargaison	221
a)- Les actes ou omissions du chargeur et l'insuffisance ou l'imperfection des marques.....	222
b)- La freinte en matière de volume ou de poids	225
c)- L'absence ou insuffisance d'emballage	227
 Section 3) Les cas exceptés relatifs au navire	232
a)- L'innavigabilité et les vices cachés du navire:.....	232
b)- Faute nautique	236
c)- Les actes d'assistance ou de sauvetage :.....	239
 Conclusion chapitre B	239
 Conclusion du titre I	240

Titre II) Le régime de la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise sous l’empire des Règles de Rotterdam	241
Chapitre A) Principe de responsabilité avec Règles de Rotterdam, innovation critiquée.....	243
Conclusion chapitre (A)	247
Chapitre B) Règles de Rotterdam, une avancée en comparaison à la Convention de Bruxelles.....	248
Conclusion chapitre (B).....	254
Conclusion du Titre II	255
Conclusion de la première partie	255
DEUXIEME PARTIE - Des procédures qui naissent du contrat de transport de la marchandise sous connaissement.....	257
Titre I) Les moyens tirés de la recevabilité de l’action en responsabilité posés par les lois de procédures et la loi des parties comme source du contentieux maritime de transport des marchandises	258
Chapitre A) les moyens tirés de la nullité des formes légales comme source du contentieux maritime de transport des marchandises.....	259
Section 1) La qualité à agir comme condition de recevabilité de l’action en responsabilité	260

Section 2) l'intérêt à agir.....	279
Section 3) Règles légales pour déterminer le transporteur contre qui agir.....	286
Section 4) Règles de prescription de l'action et ses limites.....	300
Conclusion chapitre (A).....	320
Chapitre B) Les moyens tirés de la compétence des juridictions	320
Section 1) La force probante de la clause de compétences et son opposabilité au destinataire du connaissement.....	323
a) La clause de compétence au regard des règles de droit internationales	329
b) La clause de compétence au regard des règles de droit applicable en France	334
c) La clause de compétence au regard des règles de droit algérien.....	344
Section 2) La force probante de la clause compromissoire et son opposabilité au destinataire du connaissement.....	348
Conclusion chapitre (B)	362
Conclusion du premier titre.....	363
TITRE II) Les moyens de fond sources du contentieux maritime de transport de marchandises:...	364
Chapitre A) Les exceptions de fond tirés de la loi applicable au contrat de transport de marchandise par mer (Paramount)	365
Section 1) Règles posées par la loi pour déterminer le droit applicable.....	366
Section 2) Règles posées par l'accord des parties dites « <i>clauses Paramount</i> ».	372

Section 3) Les limites de la clause <i>Paramount</i> et de la liberté contractuelle....	378
Conclusion chapitre A.....	383
Chapitre B) Des autres moyens de fond sources du contentieux maritime de marchandises sous connaissement:	384
Section 1) Des actes préparatoires à l'action en responsabilité.....	385
Section 2) La justification légale du contentieux du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissement.....	394
Section 3) La portée du contentieux du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissement	406
Conclusion chapitre B.....	412
Conclusion du deuxième titre	412
CONCLUSION GENERALE :	414
BIBLIOGRAPHIE.....	419
Indexe thématique alphabétique.....	447

LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

CACI	Chambre arbitrale du commerce et de l'industrie
CBR	Commodity Box Rate
CESAM	Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports de France
CMA	Code maritime algérien
CMA-CGM	Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime.
CNAN	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
CY	terre-plein portuaire où sont entreposés les conteneurs à proximité du quai maritime avant chargement ou après
DTS	Droit de tirage spéciaux
EPAL	Entreprise portuaire d'Alger
EPE	Enterprises publiques économiques
ETA	Estimate time arrival (date et heure prévue d'arrivée du navire au port d'escale)
EVP	Unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds.
FAK	Freight All Kinds
FIO	Free and Out
FIOS	Free and Out and Stowed
FOB	Free on board
HUB	Plate-forme de correspondance

HYPROC	Compagnie de transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques
IMDG	marchandise dangereuses
ISO	International Standardization Organization
LTM	Lettre de transport maritime
NVOCC	Non-Vessel-Operating Common Carrier
ONP	L'office nationale des ports
Ro/Ro	Roll-On, Roll-Off signifiant littéralement « roule dedans, roule dehors»
SONAMA	Société Nationale de Manutention chargement du navire
TPF	Third Party Funding

RESUME

Le transport maritime international s'est développé à grande échelle ces dernières décennies.

Plusieurs accords internationaux ont été conclus pour tenter d'unifier les règles régissant le contrat de transport maritime dont il résulte une complexité qui les met parfois en doute. Mais comme en droit international privé, le droit maritime international est, selon la législation qu'on lui applique, interprété différemment selon pays.

Cette divergence d'interprétation ressort des disparités notables dans les décisions des différents pays, notamment en ce qui concerne les clauses insérées au connaissement.

Par ailleurs, la conteneurisation qui représente des avantages en ce qui concerne la sécurité et la rapidité des chargements et déchargements, soulève des difficultés en ce qui concerne les fausses déclarations et le règlement des surestaries, faces auxquelles, force est de constater qu'un manque de moyens subsiste aux ports algériens et français.

Autant de problématiques, qui touchent le plus souvent soit le transporteur maritime, soit le destinataire de la marchandise et qui ne sont pas entièrement traitées par les Conventions en vigueur actuellement. Ces textes qui avaient pour ambition l'uniformisation du régime international du contrat de transport maritime sous connaissement, ne permettent toujours pas d'atteindre l'harmonisation recherchée. La présente thèse a dès lors pour ambition d'en faire la critique dans une perspective constructive du régime juridique international du contrat de transport maritime de marchandises sous connaissement et du

contentieux qu'il engendre en particulier en ce qui concerne les transports en provenance ou à destination de l'Algérie.

Titre:

Le contrat de transport maritime de marchandises sous connaissement, contentieux France-Algérie.

Mots-clés:

Contrat de transport maritime, connaissement, contentieux, surestaries, transporteur maritime, obligations du destinataire, responsabilité, Convention.

ABSTRACT

In the last decades, the International maritime transport has been developed on a large scale.

Several international agreements have been concluded in purpose of an unification of the rules governing maritime transport agreements, resulting in a complexity which sometimes raises doubts. However, as in the international private law, the international maritime law is, according to the legislation applied to it, interpreted differently according to country.

This difference of interpretation is coming from significant disparities in the decisions of the different countries, particularly about the inserted clauses in the bill of lading.

Furthermore, the containerization has Advantages in terms of safety and speed of loading and unloading, it presents difficulties regarding the false declarations and the settlement of demurrage, that they are facing, a lack of resources remains between the Algerian and French ports.

All these problems, affects mostly the shipping carrier or the consignee of the goods and which are not fully covered by the current agreements in force. These texts were aimed standardization of the international regime of maritime transport of lading contract, are still not achieving the desired harmonization. This thesis aims to criticize in a constructive perspective of the international legal regime of the maritime transport contract of goods under bill of lading and litigation that creates especially regarding transport to and from Algeria.

Title:

The contract of maritime transport of goods under bill of lading, litigation France-Algeria

Key-Words

Maritime transport contract, bill of lading, litigation France-Algeria, surestaries, shipping carrier, obligations of the recipient, responsibility, Convention.

INTRODUCTION GENERALE

1. *L'intérêt de traiter du contrat de transport maritime* de marchandise sous connaissement et du contentieux qu'il engendre en France et en Algérie est de faire la lumière sur la manière dont les juges nationaux font application des différentes règles de droit nationales et internationales applicables dans ces deux pays.

En effet, le commerce est aujourd'hui un phénomène de plus en plus international où le transport par voie maritime reste dominant même si les autres modes de transport gardent un volume important de trafic de marchandises.

De même, depuis les années 1950, les moyens de transports ont connu de nombreuses améliorations qui ont permis de les rendre plus rapides, de diminuer leur coût de fonctionnement et d'augmenter largement leur capacité de transport, c'est-à-dire le volume qu'ils sont capables de charrier. Ainsi, par exemple, les améliorations techniques intervenues dans les transports maritimes, qui prennent actuellement en charge $\frac{3}{4}$ du volume de commerce mondial de marchandises, ont permis de diminuer le coût du transport maritime de $\frac{2}{3}$ entre 1929 et 1960. En outre, l'apparition des navires porte-conteneurs à la fin des années 1950 a révolutionné le transport maritime international ; les quantités transportées par voies maritimes sont passées de 500 millions de tonnes entre 1950 à plus de 5,8 milliards de tonnes en 2002. Les plus récents porte-conteneurs peuvent

ainsi transporter quelque 6.000 conteneurs qui, une fois à terre¹, nécessiteront autant de camions et/ou de trains.

2. Trafic commercial maritime en France : Selon une étude des armateurs français, 90% des marchandises sont transportées par mer, ce qui fait du transport maritime un vecteur indispensable de l'économie mondiale.

En 2015, l'armement français comptait une centaine de compagnies qui opèrent avec près de 1.000 navires dont 554 sous pavillon français, présentant par ailleurs une moyenne d'âge des navires de 7 ans, soit une des flottes les plus jeunes et diversifiées au monde².

Au cabotage comme au long cours, les armateurs français sont présents partout dans le monde et transportent tout type de marchandise³.

3. Histoire de l'évolution du transport maritime en Algérie, montre que la construction des ports en Algérie remonte au IX^e siècle avant notre ère avec l'arrivée des phéniciens, hardis navigateurs qui ont créé une série de petits ports (des Comptoirs) le long de la côte, pratiquement tous les 40 à 50 Km, distance équivalente à une journée de navigation.

Exceptionnellement, ils installèrent sur le site algérois deux comptoirs pour leur permettre de faire escale avant Tipaza (en plus du comptoir de la

¹ www.eduki.ch/fr/doc/dossier_14_mobilite.pdf

² http://www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/Analyse_de_la_conjoncture_economique_Transport_et_services_maritimes_2e_semestre_2015.pdf

³ <http://www.cluster-maritime.fr/fr/economie-maritime/15/transport-maritime-et-services-aux-armateurs>.

région déjà existant: celui de Tamentfoust)⁴. D'après certains historiens, ce nouveau comptoir a existé grâce à l'abri naturel qui le protégeait des vents du nord ouest par le massif de la Bouzaréah et des vents du nord Ouest par une succession d'îlots.

Depuis, il y a eu le passage des Puniqes, des Romains, des Vandales et des Byzantins ...

Tous ont laissé une trace de leur passage en faisant évoluer les ports algériens de sorte que l'Algérie est réellement un pays à vocation maritime et portuaire.

Mais, le véritable port d'El Djazair ne sera construit qu'en 1529 quand les habitants de la cité lieront alliance avec les Ottomans afin d'empêcher l'occupation de la ville par les espagnols qui avaient jusqu'à là réussi à garder "le Penon" situé sur un îlot rocheux⁵ en face de la ville.

Le Grand Amiral Khair-Eddine relia ainsi le "Penon" à la ville au moyen d'une jetée en construisant un môle, en prolongement de l'îlot de façon à constituer un abri pour les navires par gros temps; ce premier élément du port d'El Djazaïr (ouvrages en blocs naturels qui composent une partie de la jetée actuelle connue sous le nom de son auteur et abritée efficacement du Nord par la darse de l'Amirauté) a été réalisé par 30.000 hommes et édifié en seulement trois ans. A partir de 1830, avec la colonisation

⁴<http://www.portalger.com.dz/historique>

⁵ Le port d'Alger [article] sem-linkR. Lespès, Annales de Géographie Année 1921 Volume 30 Numéro 165 pp. 195-222.

française, débutera la construction du bassin du Vieux Port qui comprendra: la jetée Nord, l'actuelle grande jetée « Kheir-Eddine », la jetée Sud (dite du large).

Quant aux rampes reliant les quais à la ville, deux formes de radoub, gare et voies ferrées, elles seront achevées en 1865 tandis que la construction du bassin de l'Agha sera achevée en 1914 alors que celle de la gare maritime au môle El Djazaïr le sera entre 1950 à 1953.

Indépendante le 3 juillet 1962, l'Algérie entamera une nouvelle ère pour s'ouvrir au monde international sans toutefois réaliser de nouvelle construction ni même d'agrandissement significatif durant les deux premières décennies car il a fallu gérer la période transitoire et déterminer le statut légal de l'exploitation portuaire.

Ainsi, il y a eu quatre grandes périodes dans le domaines: **la première**, concernera les réglementations transitoires et plus précisément le décret n° 063-442 du 5 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes et le décret n° 063-443 du 9 novembre 1963 portant application du décret précédent.

Cette période sera ainsi marquée par la séparation des fonctions d'investissements infra structurels des missions proprement commerciales. On notera dès lors deux principaux intervenants :

- le ministère des travaux publics qui aura en charge les questions liées à l'investissement;

- la chambre de commerce pour les missions de gestion et d'exploitation⁶.

Sur la base de ces mêmes décrets seront adoptés d'autres réglementations ayant pour objectif d'instaurer l'autonomie des ports existants à l'époque :

- le port d'Alger avec le décret N063-44 du 09 novembre 1963 portant modification du décret N062-268 du 12 mars 1962 instituant le régime d'autonomie,
- les ports d'Oran, d'Arzew et d'Annaba par le décret N° 63-445 du 09 novembre 1963.

La deuxième catégorie quant à elle est constituée par les autres ports relevant de la chambre de commerce et du ministère des travaux publics.

Elle confère aux ports autonomes le statut d'établissement public performant et par là même les relations hiérarchiques propres aux institutions déconcentrées sur toutes les délibérations du conseil d'administration.

La troisième étape sera marquée par l'ordonnance N° 71-29 du 13 mai 1971 créant l'office nationale des ports (ONP) et par l'ordonnance N° 75-40 du 17 juin 1975 relative à l'organisation des séjours de

⁶La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur par Mohamed Kheyar et Noureddine Zerouklane, Université de Bejaia année 2008; Chapitre II : évolution et évaluation du système portuaire algérien.

marchandises dans les ports mais dont les textes d'applications n'ont jamais connu le jour.

C'est à cette période que sera créée la Société Nationale de Manutention (SONAMA) qui jusqu'en 1971 était rattachée à la Compagnie Algérienne de Navigation. Quant au remorquage, il devient une structure rattachée à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

La quatrième étape s'inscrit dans le cadre de la politique de restructuration des entreprises et sera marquée par les décrets du 14 Avril 1982 portant création des entreprises portuaires d'Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran et Ghazaouet et enfin par la loi 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation des entreprises publiques économiques (EPE) et la loi 88-02 du 12 janvier 1988 relative aux fonds de participation aux termes de laquelle l'EPAL est transformée en société par actions (SPA).

Les années 80 marqueront aussi domaine maritime algérien car c'est précisément en 1987 que débiteront les travaux pour la réalisation d'un appontement en duc d'Albe et de six rampes Ro/Ro⁷;

De 1994 à 1998 s'effectuera la construction du Terminal à conteneurs d'une superficie de 17,5 ha et d'une capacité de plus de 250.000 EVP.

⁷de l'anglais Roll-On, Roll-Off signifiant littéralement « roule dedans, roule dehors», pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues.

C'est aussi en 1998 que sera adoptée la loi 98-05 portant nouveau code maritime visant principalement à :

- L'amélioration des performances en modernisant l'organisation, les méthodes et les technologies dans les opérations portuaires,
- L'adaptation rapide de l'offre de services portuaires aux besoins de l'économie sur le plan de la qualité et de compétitivité, afin de réduire les coûts directs et indirects de transport.
- L'utilisation optimale du complexe portuaire existant et son développement harmonieux,
- La réduction des charges supportées par l'Etat dans ce secteur en facilitant la participation des usages au financement des opérations de développement;
- L'atténuation de la vulnérabilité des approvisionnements du pays.

Cette réforme touchera le secteur portuaire et plus précisément l'activité portuaire et la séparation des missions de service public des activités commerciales exercées jusque-là par une seule et même entité au niveau de chaque port (l'entreprise portuaire).

Ainsi, les missions de service public liées à la gestion, la préservation du domaine, au développement, à la coordination, à la police et la sécurité de la navigation maritime et des ouvrages portuaires seront dévolues à de nouvelles entités dénommées «autorités portuaires ».

La démonopolisation des activités portuaires commerciales et notamment de la manutention, de l'accolage et du remorquage ne seront plus du ressort d'un seul opérateur public, mais ouvertes, sur la base d'un cahier de charges, à l'ensemble des opérateurs qui évolueront ainsi dans un marché concurrentiel :

- Une classification des obligations de l'Etat et de l'Autorité Portuaire en matière de financement des investissements d'entretien, de développement et de renouvellement des infrastructures, ouvrages et superstructures portuaires ;
- Une définition du rôle et de l'étendu de la fonction de la « police et sécurité » dévolue à l'autorité portuaire à travers une détermination des règles générale relatives à la protection et la préservation des ouvrages et installations du domaine portuaire et des modalités de répression des infrastructures à ces règles.

C'est à ce titre que sont intervenus les décrets n°199-200/201/202 promulgués le 18 août 1999 et portant respectivement statut et création de trois autorités portuaires régionales Est, Ouest et Centre et dont la mise en place constitue une des priorités assignées à ce secteur.

Les autorités portuaires assurent ainsi toutes les missions de service public liées à l'entretien, au développement, à la gestion, la préservation et la conservation du domaine public qui leur est affecté et sur lequel elles disposent d'un droit exclusif de jouissance, ainsi que l'exercice des

services de pilotages et de lamanage. Désormais, le statut de ces autorités est défini comme un établissement public à caractère industriel et commercial, doté d'une personnalité morale, administré par un conseil d'administration et géré par un directeur général.

Les missions essentielles attribuées à l'autorité portuaire sont :

- L'entretien et le développement de sorte que ces autorités devront assurer l'entretien et la modernisation des infrastructures et également l'intégralité du financement du développement des superstructures, des outillages portuaires et sont tenues, en outre, de jouer un rôle actif en matière de planification du développement de l'outil portuaire, à travers notamment une participation désormais consacrée à l'élaboration des schémas de développement portuaire.
- La gestion et l'exploitation du domaine public portuaire qui lui est affecté et composé d'infrastructures et de superstructures et de défense concernant la circulation maritime et le développement des ports exploités, leur entretien et préservation conformément à la législation algérienne. Elle peut aussi exploiter directement certains ouvrages et installation spécifiques, jouit aussi de droit de regard sur les tarifs douaniers pratiqués, sur les investissements réalisés par des tiers sur le domaine portuaire. La loi lui confère en effet à elle seule le soin d'assurer les opérations d'avitaillement en eau douce, de pilotage et de lamanage et dans des circonstances particulières les activités commerciales nécessaires

au fonctionnement des ports.

- La préservation et la conservation des infrastructures qui lui sont affectées grâce à un corps d'agents disposant d'un pouvoir de police pour régler la navigation et le stationnement des navires, et veille au respect des règles.

A l'instar des autres secteurs d'activités économiques et commerciales, les ports d'Algérie sont en attente des nouvelles mesures dites d'«assainissement» et de « mise à niveau » en vogue dans le pays.

Les syndicats des ports craignent une « privatisation » de l'activité portuaire qui est synonyme, selon eux, de compression d'effectifs et de perte de l'un des secteurs de souveraineté.

Au niveau du ministère des transports, il est clairement indiqué qu'il n'y aura pas de privatisation et l'Etat restera toujours propriétaire des ports.

Par contre, ajoute-t-on, il n'est pas exclu que les pouvoirs publics puissent accorder à un exploitant « l'autorisation de gérer » : « *Nous ne pouvons être en marge des phénomènes de modernisation qui s'opèrent dans le monde, sinon nous le paierons plus cher après* » avait déclaré l'ancien directeur de la Marine Marchande et des Ports, M. M'hareb pour qui la crainte des quelques 9000 travailleurs (selon les estimations du ministère) exerçant l'activité portuaire n'ont pas lieu d'être, justifiant ses propos en indiquant que : « *Nous voulons aller vers une meilleure gestion et évoluer dans un système concurrentiel et rendre nos ports plus performants*».

Pour les changements attendus, M. M'hareb avait indiqué que la stratégie de développement des ports repose sur trois axes principaux :

- « un premier portant sur tout ce qui est mise à niveau sur le plan réglementaire et législatif et tout l'encadrement nécessaire pour l'activité portuaire.
- « un second relatif à l'aspect organisationnel et institutionnel de la gestion portuaire.
- « un troisième portant sur l'aspect développement du secteur ».

Sur le plan institutionnel, avait souligné l'ancien directeur des ports, les pouvoirs publics visent principalement la séparation des activités commerciales de celles relevant de la puissance publique, « *comme cela se fait un peu partout dans le monde* » précisant que cela « *n'a aucune incidence sur l'emploi comme le craignent les partenaires sociaux* ».

Force est de constater cependant que les infrastructures algériennes restent aujourd'hui insuffisantes car les normes internationales en la matière (productivité, performance des navires, etc.) sont loin d'être atteintes.

Néanmoins, le gouvernement algérien semble avoir enfin pris conscience de ce retard et a mis en place un programme de développement aussi bien de la flotte que des ports algériens.

Ainsi, un nouveau port sera mis progressivement en service à El Hamdania dans quatre ans en partenariat avec la compagnie chinoise, Shanghai Ports, qui assurera son exploitation, et devra être entièrement opérationnel dans sept ans.

La construction de ce port représente une avancée certaine pour la marine marchande algérienne car il permettra de connecter l'Algérie avec l'Asie du Sud-Est, les deux Amériques et l'Afrique.

Offrant 20 mètres de tirant d'eau (hauteur de la partie immergée d'un bateau) ce port en eau profonde sera réalisé non seulement pour le commerce national par voie maritime mais aussi en tant que « hub » pour les échanges au niveau régional. À cet effet, il disposera de 23 quais d'une capacité de traitement de 6,5 millions de conteneurs et de 25,7 millions de tonnes/an de marchandises générales.

Le port d'El Hamdania sera aussi un pôle de développement industriel, relié aux réseaux ferroviaire et autoroutier et bénéficiant, dans sa proximité immédiate, de deux sites totalisant 2 000 hectares destinés à accueillir des projets industriels.

En ce qui concerne le développement et la modernisation des ports, nous pouvons citer pour exemple le chantier d'extension du terminal à conteneurs du port d'Oran, pour un coût de 11 milliards de DA, connaît un taux d'avancement des travaux de 30% et un taux de consommation de crédit de 22%. Confié au groupement d'entreprises China Harbour Engineering Company (chef de file) l'EPE Meditram (Algérie), pour un

délai de réalisation de 30 mois, ce chantier, qui a démarré le 1er juin 2014, se veut, de manière générale, une solution au déficit majeur qu'accuse l'Oranie en matière d'infrastructures spécifiques à la réception et au traitement des conteneurs.

Il vise au demeurant à positionner le port d'Oran au rang des terminaux du bassin occidental de la Méditerranée et permettre en termes physiques d'étendre et d'accroître les capacités d'accueil des navires porte-conteneurs, étendre et accroître les capacités d'entreposage et de traitement des conteneurs pour faire face à une demande de trafic estimée à 500.000 EVP⁸ à l'horizon 2017-2018.

4. Trafic commercial maritime actuel en Algérie ; L'Algérie étant un grand importateur de produits de consommations, d'équipements, pharmaceutiques ainsi que d'autres produits de toutes natures, ses importateurs sont essentiellement de grands groupes tels que : Benamor, Cevital, Biopharm, Condor et Arcofina, mais il existe plusieurs autres importateurs issus des petites et moyennes entreprises.

L'Algérie est aussi exportatrice d'hydrocarbures, de gaz liquéfié et de leurs sous produits et autres minerais comme le fer, le phosphate, le zinc etc...

⁸L'équivalent vingt pieds, ou EVP (en anglais, twenty-foot equivalent unit : TEU) est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

Depuis 2014, le groupe « Cevital » exporte du sucre, de l'huile raffinée et du verre plat⁹.

L'Algérie ne compte cependant que le transporteur public (CNAN) pour le transport général, l'ENTMV pour le transport de quelques types de marchandises comme les voitures et enfin la compagnie HYPROC qui est une compagnie étatique qui ne transporte que les hydrocarbures¹⁰.

⁹ <http://www.algerie1.com/actualite/cevital-dimportateur-on-est-devenu-exportateur-de-sucre-dhuiles-raffinees-et-de-verre-plat/>

¹⁰ Les chiffres affichés par l'office national des statistiques en Algérie, le transport maritime en Algérie présente les chiffres suivants :

UNITE	2009	2010	2011	2012
MARCHANDISES DEBARQUEES	10 ⁶ T 33,1	34,2	37,7	42,3
MARCHANDISES EMBARQUEES	10 ⁶ T 87,4	83,7	80,5	75,5
DONT: HYDROCARBURES	10 ⁶ T 83,9	79,6	77,4	72,5

CNAN GROUP (EX SNTM/CNAN)

MARCHANDISES GENERALES	10 ³ T 425	478	371	...
------------------------	-----------------------	-----	-----	-----

SOURCE: CNAN GROUP

<u>SNTM/HYPROC</u> : GNL	10 ⁶ M ³ 6,8	8,0
AUTRES PRODUITS*	10 ⁶ TM 6,1	6,5

* GPL + PRODUITS CHIMIQUES + PRODUITS RAFFINES + BRUT ET CONDENSAT. ** TM =TONNES METRIQUES

ENTMV (LIGNES FRANCE + ESPAGNE)

PASSAGER NBRE	467 264	463 561	447 323	416 972
VEHICULE NBRE	143 705	147 989	151 864	142 741
NOMBRE DE TRAVERSEES		735	687	695 622

Les ports nationaux ont enregistré durant le premier trimestre 2013 un trafic global (toutes marchandises confondues) de 31,33 millions de tonnes contre 30,28 millions de tonnes au premier trimestre 2014, soit une hausse de 3,49%¹¹.

Le trafic conteneurs a enregistré une hausse de 3,45% par rapport au premier trimestre 2014, avec 312.087 boîtes manipulées au premier trimestre 2014 contre 322.865 en 2015¹².

Le tonnage global de marchandises transportées par la compagnie maritime (CNAN GROUP) a enregistré une hausse de 2,05% par rapport au premier trimestre 2014. Soit 172.737 tonnes transportés au premier trimestre 2015, contre 169.299 tonnes à la même période de l'année 2014.

Le chiffre d'affaire de la compagnie maritime CNAN GROUP est en hausse de 23,48% passant de 1.129 Millions de Dinars réalisés au premier trimestre 2014, à 1.394 Millions de dinars à la même période de l'année 2015¹³.

Dans le cadre de son développement, la compagnie CNAN prévoit d'acquérir 25 navires, dont 18 cargos pour la filiale CNAN Nord et 7

¹¹Voir périodique du ministre des transports d'aout 2015, p. 8.

¹² Voir annexe n°1.

¹³ Revue du Ministère des transports, année 2015, p. 11.

navires pour CNAN Med. C'est dans ce contexte qu'elle a déjà acquis 8 navires, le dernier « Tin Ziren », navire équipé de la dernière génération de motorisation, réceptionné le 22 août 2016 par la Compagnie nationale de navigation (CNAN) a coûté 25 millions de dollars.

Cette acquisition a pour but d'atteindre les objectifs fixés par l'Etat pour le développement du secteur maritime, à savoir une augmentation des capacités de transport de marchandises par la flotte nationale à l'horizon 2020 de 30%¹⁴.

Bien que le développement de la CNAN est, certes, une très bonne avancée du fret algérien, mais cette même société ne gagnerait-elle pas à s'ouvrir vers des investisseurs nationaux privés?

Alors que la CNAN semble aujourd'hui s'être fixée un cap bien défini, celui du développement du fret algérien, il n'en demeure pas moins que c'est une entreprise étatique et qu'à ce jour il n'existe pas, en Algérie, de sociétés armatoriales privées afin de permettre à l'Algérie d'atteindre son objectif de devenir un Etat armatorial et aussi lui permettre de faire face à la concurrence étrangère qui paradoxalement à le monopole sur le transport des marchandises par mer au départ ou à destination de l'Algérie.

¹⁴Revue de presse publiée sur le site de l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL) <http://www.portalger.com.dz/transport-de-marchandises--tinziren--le-navire-high-tech-de-la-cnana>.

Le maintien du statut étatique de la CNAN sert-il vraiment les intérêts de l'Algérie actuelle? A notre sens, non, car même si l'acquisition d'ici 2019 de nouveaux navires marchands permettra, selon les statistiques du gouvernement, de développer le secteur pour couvrir environ 25% du trafic, cela signifie que les transporteurs étrangers auront un monopole de 75%.

L'Algérie possède une deuxième grande compagnie de transport maritime, Hyproc, dont le chiffre d'affaire a enregistré une augmentation durant le premier trimestre 2015, avec un taux de variation égal à 40,75% comparé à la même période précédente, autrement dit avec un chiffre d'affaire égal à 4.598 Millions de dinars durant le premier trimestre 2015, contre 3.267 millions de dinars de la même période en 2014¹⁵.

Pour le reste de ses importations, l'Algérie fait appel aux transporteurs étrangers.

En effet, le marché algérien des transports de l'étranger vers l'Algérie a été animé de façon dynamique par des transporteurs internationaux comme MAERKS LINE (d'origine Scandinave) et CMA-CGM (d'origine française) et d'autres encore qui ont créé des succursales, des bureaux de liaison ou des agences locales de droit algérien pratiquant le transport maritime vers les ports algériens, mis-à-part le transport de gaz et de

¹⁵Revue du Ministère des transports année 2015, p. 12.

pétrole qui reste le monopole des filiales de la société SONATRACH qui a créé la société de transport des hydrocarbures et de gaz liquéfié, HYPROC, dont le siège social est à ORAN.

Ainsi, l'Algérie dont le principal moyen de transport est la voie maritime, à l'import comme à l'export, dispose de onze ports marchands dont trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa) trois ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba) deux moyens (Djen-Djen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports à Ghazaouet, Dellys et Ténès.

De ces ports, c'est celui d'Alger qui présente le plus important trafic avec environ 10 millions de tonnes, puis le port d'Annaba avec 5 millions de tonnes, suivi du port d'Oran avec 4 millions de tonnes, puis Dijelet, Bedjaya, Ghazaouetet et Djendjen qui affichent un trafic d'environ 1,5 million de tonnes, ce qui totalise près de 75% du trafic portuaire (hors hydrocarbures)¹⁶.

Rappelons par ailleurs que le trafic des ports algériens ne cesse d'augmenter, enregistrant pour l'année 2014 un trafic global de 33,15 millions de tonnes contre 31,49 millions de tonnes au deuxième trimestre 2013, soit une hausse de 5,28%.

¹⁶ www.planet-expert.com

Le port d'Alger à lui seul a enregistré 1339 tonnes de marchandises débarquées en 2014 contre 1279 tonnes de marchandises débarquées en 2013 et 134 tonnes de marchandises embarquées en 2014 contre 132 tonnes de marchandises embarquées en 2013 ; le port de Annaba a enregistré pour la même année 1036 tonnes de marchandises débarquées contre 376 en 2013 et 398 tonnes de marchandises embarquées pour l'année 2014 contre 376 pour l'année 2013 , le port de Skikda 1083 tonnes de marchandises débarquées et 44 tonnes de marchandises débarquées contre 1056 de marchandises débarquées et 46 débarquées en 2013, le port d'Oran :1703 tonnes de marchandises débarquées et 107 tonnes de marchandises embarquées contre 1056 tonnes de marchandises débarquées et 110 embarquées pour l'année 2013, le port de Arzew : 204 tonnes de marchandises débarquées en 2014 contre et 127 tonnes de marchandises débarquées en 2013 ; le port de Bejaia : 2869 tonnes de marchandises débarquées en 2014 contre 2942 tonnes de marchandises débarquées en 2013 ; le port de Mostaganem : 451 tonnes de marchandises débarquées en 2013 et 397 tonnes de marchandises débarquées en 2013 ; le port de Ghazaouet : 386 tonnes de marchandises débarquées en 2014 et 298 tonnes de marchandises débarquées en 2013 ; Ténès : 322,43 tonnes de marchandises débarquées en 2014 contre 382 en 2013; le port de Djen-Djen : 1448 tonnes de marchandises débarquées en 2014 contre et 1185 tonnes de marchandises débarquées en 2013, soit un total pour l'ensemble des ports d'Algérie de 10942 tonnes de marchandises débarquées en 2014 contre 10257 tonnes en 2013 et 1081 tonnes de marchandises embarquée sur l'année 2014 contre 885 pour l'année 2013¹⁷.

¹⁷Revue du ministre des transports, deuxième trimestre 2014 p. 8.

De son côté l'EPAL¹⁸ a enregistré en novembre 2014 une hausse du trafic des marchandises de 16,49%¹⁹.

5.Statistiques ; Le tonnage global traité au niveau de l'ensemble des ports nationaux a enregistré une hausse de 3,49% par rapport au premier trimestre 2014. Les produits hors hydrocarbures débarqués ont augmentés de 7,54% et pour ceux qui ont été embarqués, il a été enregistré une hausse de 0,98% par rapport à la même période 2015²⁰.

Le trafic d'hydrocarbure assuré par la compagnie HYPROC enregistre depuis fin 2013 une baisse financière, certes moins importante en 2015 que celle enregistrée pour le premier trimestre de 2014 dès lors que pour cette dernière il a été enregistré une baisse de 10,71%²¹ pour le premier semestre 2014 comparativement à 2013 et de l'ordre de 0,10% pour le premier trimestre 2015 comparativement aux réalisations de la même période de l'année 2014²².

6.Evolution du trafic commercial maritime en Algérie : Avec la mondialisation, l'Algérie a diversifié ses partenaires tant à l'import qu'à l'export de sorte qu'aujourd'hui les échanges commerciaux sont plus tournés vers la Chine et l'Amérique. La Chine a en effet réussi une

¹⁸ EPAL – entreprise portuaire d'Alger

¹⁹ www.aps.dz/economie/15839-port-d-alger-hausse-du-traffic-marchandises-de-16,49-en-novembre-2014

²⁰ Voir annexe n° 2 : statistique sur l'évolution du trafic portuaire en Algérie.

²¹ Périodique du ministère des transports algérien aout 2014, p. 1.

²² Périodique du ministère des transports mai 2015, p.1.

pénétration remarquable sur tout le continent africain et notamment l'Algérie avec laquelle elle tisse des liens de coopération économique adossés à de solides relations politiques.

Ainsi, les relations économiques avec l'Algérie permettent à la Chine de s'approvisionner en matières premières et en énergie tout en écoulant ses propres produits. Ces échanges économiques intenses entre les deux pays suscitent certes des fantasmes pour l'importance des échanges économiques mais également des peurs en raison de l'insuffisance, voire de l'absence, d'outils juridiques pour protéger ces échanges de plus en plus importants.

En effet et même si l'Algérie et la Chine ont signé deux accords en matière d'entraide judiciaire, ces derniers restent insuffisants pour régler les conflits qui peuvent naître dans le cadre des échanges commerciaux entre les deux pays, en particulier pour protéger les petits commerçants.

Cependant, même si l'Algérie s'est ouverte au commerce international, les échanges commerciaux avec la France sont toujours importants au même titre que le volume de transport maritime de marchandises qui ne cesse de croître, ce que confirme un article publié par l'association « Via Marseille Fos » dans lequel elle indique : « *L'Algérie reste encore aujourd'hui, malgré la prééminence du marché chinois, le 1er client du port de Marseille Fos grâce notamment aux hydrocarbures. Les marchandises diverses conteneurisées tiennent toutefois une bonne place puisqu'elles ont*

progressé de 4% à l'export en 2014. Nos relations avec nos clients algériens sont donc particulièrement importantes »²³.

7. Les intervenants au transport maritime de marchandises ; Le transport maritime de marchandises se fait par l'intermédiaire des armateurs ; Qu'ils soient propriétaires, exploitants ou simples affréteurs, c'est-à-dire loueurs d'un navire, leur rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par mer, en temps et en bon état. Pour maintenir à flot leur entreprise ils sont en relation avec de nombreux autres intervenants tels que:

a) **les transitaires :** il s'agit d'agents de liaison qui assurent la continuité de l'opération de transport maritime. Au sens strict, un transitaire est chargé d'assurer le passage (le transit) d'une marchandise entre deux modes de transport. En pratique cependant, le terme est utilisé pour désigner l'ensemble des intermédiaires de transport.

En qualité de mandataire du chargeur, le transitaire a pour mission de prendre toutes mesures conformes à l'intérêt des marchandises ; cela l'amènera notamment à prendre livraison pour le compte de son client et à conclure des contrats de transport pour le compte du chargeur. Il devra en outre exécuter les ordres reçus de son mandant, conseiller celui-ci pour toutes

²³ <https://via-marseille-fos.com/actu/actions-2015/mission-commerciale-a-alger-decembre-2015/>

les questions en lien avec sa mission, lui rendre compte de sa gestion et enfin réserver ses recours éventuels.

Il n'existe pas de régime spécifique organisant la responsabilité du transitaire, qui sera donc gouvernée par le droit commun du mandant sauf les règles spéciales du droit maritime et notamment celles de la limitation de responsabilité. Ainsi, le transitaire n'est pas en principe personnellement tenu pour les engagements contractés pour le compte de son mandant, sauf s'il a commis une faute ou, le cas échéant, s'il n'a pas fait connaître sa qualité aux tiers. Sa faute devra en conséquence être prouvée en cas d'exécution simplement incomplète dudit mandat²⁴.

b) Le commissionnaire de transport: C'est un intermédiaire, professionnel qui organise de façon libre et autonome pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire appelé commettant, la totalité ou une partie du transport y compris les parties terrestre et aérienne. Il organise et fait exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre, le transport de la marchandise selon les modes et les sous-traitants de son choix²⁵.

²⁴ Droit maritime par Arnaud Montas, https://books.google.fr/books?id=z7RjCwAAQBAJ&pg=PR38&lpg=PR38&dq=Arnaud+Montas+et+consignataire&source=bl&ots=dey6WUUfAe&sig=zW_yDtheFR5FIMfPV-AmC2jysDs&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwjAjKO_gfbOAhVHJsAKHWG6AXQQ6AEIHDAA#v=onepage&q=Arnaud%20Montas%20et%20consignataire&f=false.

²⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime#cite_note-12

Présumé responsable et devant répondre de ses fautes éventuelles, il lui incombe de rapporter la preuve de son exonération²⁶.

Le commissionnaire doit exécuter les ordres reçus et est tenu d'une obligation d'information renforcée pour tout ce qui concerne sa mission ainsi que d'une obligation de reddition de comptes, étant responsable envers le commettant de sa faute personnelle, même non qualifiée.

Il est aussi garant de la bonne arrivée des marchandises dans les délais fixés, ce qui semble dessiner les contours d'une responsabilité de plein droit en cas d'avaries ou de perte des marchandises. S'il s'est engagé sur des délais, il est également responsable des retards. Sauf cas de force majeure ou faute de son contractant et sauf clauses limitatives ou exclusives de cette garantie, le commissionnaire de transport est responsable « en sa seule qualité de commissionnaire »²⁷.

Cette règle est applicable aussi en Algérie, l'article 57 du code de commerce prévoyant que: « *le commissionnaire peut être exonéré, en tout ou partie de sa responsabilité pour*

²⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime#cite_note-12

²⁷ Droit maritime par Arnaud Montas, https://books.google.fr/books?id=z7RjCwAAQBAJ&pg=PR38&lpg=PR38&dq=Arnaud+Montas+et+consignataire&source=bl&ots=dey6WUUfAe&sig=zW_yDtheFR5FIMfPV-AmC2jysDs&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwjAjKO_gfbOAhVHJsAKHWG6AXQQ6AEIHDA#v=onepage&q=Arnaud%20Montas%20et%20consignataire&f=false

l'inexécution, l'exécution défectueuse ou tardive de ses obligations, en rapportant la preuve de la force majeure, du vice caché de la chose ou d'une faute imputable, soit à son commettant, soit au destinataire » ;

L'article 58 du code de commerce algérien ajoute : « *Le commissionnaire est, à partir de la remise de la chose à transporter, responsable de la perte, totale ou partielle de celui-ci, des avaries et du retard dans la livraison » ;*

Enfin, l'article 59 du même code rappelle le caractère contractuel de la mission du commissionnaire lui permettant de s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité dans les termes suivants : « *Par une clause écrite, insérée au titre de transport et conforme aux lois et règlements en vigueur portée à la connaissance du commettant, le commissionnaire peut, sauf faute intentionnelle ou lourde commise par lui-même ou par son préposé ou par le transporteur ou le préposé de celui-ci, s'exonérer, en tout ou en partie, de sa responsabilité ».*

En France, la Cour de Cassation définit le commissionnaire de transport comme suit: «*La commission de transport, convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au*

commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout»²⁸.

Le commissionnaire de transport se distingue donc du transporteur maritime en ce qu'il est un intermédiaire. Dès lors, le bénéfice de la limitation de responsabilité pour les créances maritimes accordées à l'exploitant du navire ne pourra pas lui bénéficier.

Le commissionnaire du transport se différencie aussi du transitaire en ce qu'il est un « organisateur » du transport, ce qui implique une liberté suffisante dans le choix des modes et entreprises de transport.

Concluant en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation de l'opération de transport, le commissionnaire du transport va se différencier ainsi du courtier et, à nouveau, du mandataire.

L'intervention d'un commissionnaire de transport amène donc la superposition de deux contrats: l'expéditeur et le

²⁸ Cass. Com., 16 févr. 1988, n° 86-309, Bull. Civ. IV, n°75, p. 52, BT 1998, p. 491; Cass.com., 6 févr.1990, n°88-15.495, Lamyline.

commissionnaire sont liés par un contrat de commission de transport, alors que le contrat de transport proprement dit est conclu entre le commissionnaire et le transporteur²⁹.

c) **Les manutentionnaires** : également appelés « *stevedores* » ou « *acconiers* ». L'article L. 5422-19 du code des transports définit leur activité principale comme suit : «*les opérations qui réalisent la mise à bord et le déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable ou la suite nécessaire*» ; Elle couvre également «les opérations qualifiées d'accessoires à l'activité principale tels que la réception, la reconnaissance ou le gardiennage».

L'article 912 du code maritime algérien définit cette même activité comme suit : « *La manutention portuaire comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-pleins ou dans les magasins* » ;

L'entreprise de manutention est ainsi responsable des dommages ou pertes causés à la marchandise si cela arrive durant l'exécution de son contrat. Mais, en ce qui concerne les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de

²⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Commissionnaire_de_transport#cite_note-6

débarquement des marchandises, l'entreprise de manutention est tenue d'une obligation de moyens, le transporteur maritime devra dès lors rapporter la preuve des avaries ainsi que le lien de causalité entre la faute commise et le dommage.

En ce qui concerne la réception, la reconnaissance ou le gardiennage, le manutentionnaire est soumis à une présomption de responsabilité et doit donc apporter la preuve qu'il n'a pas causé de dommages.

Cependant, le manutentionnaire peut toujours s'exonérer de sa responsabilité soit en démontrant que le «dommage s'est produit pendant le transport maritime ou pendant l'acheminement terrestre avant sa prise en charge en mentionnant les réserves appropriées sur les documents tels que listes de décharge ou EIR d'entrée, et en établissant les procès-verbaux adéquats quand la situation l'exige» ou bien en démontrant que «le dommage n'a pu avoir lieu sous sa responsabilité même si les réserves adéquates n'ont pas été prises, et prouver que le dommage est dû à l'un des cas exceptés prévus par la loi (comme par exemple : l'incendie d'origine inconnue, force majeure, grève, lock-out ou entraves apportées au travail, faute du chargeur ou vice propre à la marchandise)³⁰.

³⁰ http://www.lantenne.com/Manutention-portuaire-deux-regimes-juridiques-de-responsabilite_a670.html.

L'article 913 du code maritime algérien rappelle que : « Les opérations de manutention portuaire sont effectuées en vertu d'un contrat et donnent lieu à une rémunération » de sorte que le manutentionnaire peut en principe insérer dans les conditions générales de vente des clauses visant à limiter sa responsabilité.

d) Les sociétés de remorquage : Par le contrat de remorquage, l'armateur s'engage, contre rémunération, à effectuer les services de remorquage au moyen d'un navire.

Les opérations de remorquage englobent les services suivants :

- les opérations consistant à tirer ou pousser le navire,
- les manœuvres d'accostage, de décalage ou l'appareillage du navire,
- le convoi et l'aide dans l'exécution d'autres manœuvres de navigation ³¹.

e) Les entreprises de pilotage : Le pilote a pour rôle d'assister le capitaine du navire à l'entrée, la sortie et dans toute manœuvre à l'intérieur du port en apportant une expertise technique et une compétence locale ³².

³¹ Voir articles 860 et 861 du code maritime algérien.

³² <http://www.marseille->

f) Les assureurs maritimes : Ils assurent le navire, la cargaison et assument la responsabilité en cas d'accident (P&I *protection and indemnity club*).

L'assurance marchandise transportée, couramment dénommée « *ad valorem* » ou encore « *dommages* », permet une indemnisation à hauteur de la valeur assurée, indépendamment des questions de responsabilité du transporteur³³. Une fois l'indemnisation réglée, l'assureur pourra exercer son droit de subrogation pour exercer les actions ouvertes à l'assuré.

g) Les agents maritimes consignataires : Ils interviennent dans les ports où l'armateur n'est pas installé et dont il devient le représentant.. L'armateur va ainsi lui confier toutes les tâches, des formalités administratives aux besoins du navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc), ceux de l'équipage (relève, visite médicale, etc) et enfin la gestion de la cargaison³⁴.

L'article 609 du code maritime algérien définit le consignataire du navire comme : *“toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le*

port.fr/fr/Page/Services%20pour%20l'accueil%20du%20navire/13435

³³ Lamy transport tome 2, intérêts de l'assurance marchandise transportée p. 250.

³⁴ voir annexe n°3 sur les conditions générales de l'association suisse des transitaires et entreprises de logistique.pdf

compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port". Le consignataire du navire devient en conséquence le remplaçant contractuel de l'armateur de sorte que son rôle est important, imposé par les réglementations algérienne et française qui obligent l'armateur à avoir un agent désigné sur place au port de sa destination.

h) Le Non-Vessel-Operating Common Carrier (ou NVOCC) : C'est une invention de la pratique américaine, qui situe cet opérateur suivant le contenu (variable) de son contrat, à mi-chemin entre un transporteur maritime et un commissionnaire de transport. Pour une étude détaillée sur les NVOCC³⁵ ;

i) Le shipchandler : C'est la compagnie qui avitaille les navires (approvisionne en tabacs, alcools, produits alimentaires et toutes autres demandes spécifiques).

j) Le courtier maritime : Le Shipbroker, terme anglais signifiant un professionnel qui s'entremet entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf (p.ex. entre

³⁵ <http://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/contrats-speciaux-du-commerce-maritime-un-contrat-proche-de-la-commission-de-transport-le-contrat-de-non-vessel-operating-common-carrier-n-v-o-c-c/>

un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande. Il "rapproche" les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans l'exécution de ce dernier.

En France, il existe une deuxième sorte de Courtier Maritime.

Créé par Colbert et supprimé en 2003 pour des raisons de libre concurrence, le courtier maritime "conduit" les navires en douane et effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français. Il s'appelle à présent "conducteur en douanes de navires". Précisons qu'en Algérie cette notion n'existe pas mais relève des « courtiers maritimes » qui prennent en charge notamment la partie concernant les douanes.

k) L'expert maritime : Une fois la marchandise arrivée au port de destination et au moment de sa livraison, les parties peuvent faire appel à un expert maritime qui va suivre pour le compte de ses donneurs d'ordres, dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou non, voire judiciaires, l'examen d'avaries des navires ou des marchandises ou celles causées à des installations portuaires. Il évalue la cause et le montant de

dommages sur les navires, les ports, les ouvrages maritimes, les marchandises transportées, l'environnement marin...³⁶

En cas d'avarie, l'expert maritime peut être mandaté par les armateurs, par les consignataires pour le compte de l'armateur ou par les transitaires et commissionnaires de transport qui représentent le destinataire de la marchandise, par les chargeurs pour constater et évaluer les pertes ou dommages causés à leurs marchandises ou encore par les tribunaux s'il s'agit d'une expertise judiciaire.

8. Conventions internationales ; Afin d'assurer un transport plus rapide, plus léger et en même temps adapté à la marchandise transportée, plusieurs conventions internationales ont été conclues, dont certaines ont pour but d'unifier les règles de transport maritime de la marchandise et les règles de conclusion du contrat de transport de cette même marchandise.

La communauté internationale, qui a pris conscience qu'une unification du droit maritime et particulièrement du droit des transports maritimes contribuerait à une stabilité juridique des relations commerciales internationales ainsi qu'à un coût de fret meilleur marché, a entrepris de faire des efforts dès le 19^{ème} siècle avec la Convention du 25 août 1924 relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissement, adoptée par la majorité des Etats et amendées par deux protocoles (Règles de Visby en 1968 et Protocole DTS en 1979)

³⁶ http://www.uniport-bordeaux.fr/metiers_port.php?id=20

L'Algérie a ratifié le 13 avril 1964 la convention de Bruxelles du 25 août 1924 mais n'a pas ratifié les versions modifiées de cette même convention ce qui pose parfois difficulté quand le conflit touche des points non prévues par la Convention originelle tels que les difficultés liées à l'interprétation de la clause Paramount.

9. Evolution des Conventions traitant du transport maritime des marchandises ; La convention de Bruxelles est apparue à la fin du 19^{ème} siècle au moment où le transport maritime était originairement effectué sous le régime de la liberté contractuelle entre les parties intéressées. Ensuite, la carence d'équilibre entre les contractants pour certaines typologies de transport, notamment le transport par lignes régulières développé après la révolution industrielle grâce aux navires à propulsion à vapeur (*steamships*) entraîna un déséquilibre dans les rapports juridiques en raison de l'emploi de clauses de non responsabilité de la part des transporteurs. Par ces clauses apposées aux connaissements, les transporteurs imposaient leurs volontés, aussi qu'aux porteurs³⁷ du connaissement, ce dernier étant l'instrument négociable du commerce maritime international³⁸.

³⁷ Les Règles de La Haye ne distinguaient pas entre les connaissements émis en vertu d'une charte partie ou d'un transport par ligne régulière, ce qui assurait l'unité de la discipline pour le connaissement, mais limitait aussi la liberté contractuelle des parties voulant stipuler une charte partie.

³⁸ L'unification du droit maritime Chapitre I. Le transport de marchandises par mer, §1. La démarche vers l'unification des règles concernant les connaissements - p. 389.

10. *Champ d'application de la convention de Bruxelles* ; Cette convention va donc prévoir son application à tout transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents lorsque le connaissement ou tout autre document assimilé³⁹ est émis dans un Etat contractant ou lorsque le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant ou lorsque le connaissement prévoit que ses dispositions ou celle de tout autre législateur les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée⁴⁰. Elle est d'application *ratione materiae* aux opérations de transport comprises entre le chargement et le déchargement du navire ; les opérations antérieures ne relèvent donc pas du champ d'application⁴¹.

Dès lors, la convention de Bruxelles du 25 août 1924 va tracer les frontières du transport maritime depuis le chargement jusqu'au déchargement du navire⁴². Les notions de chargement et de déchargement

³⁹ Son article 1^{er} vise le contrat de transport constaté par un connaissement « ou par tout document similaire formant titre pour le transport de marchandises par mer », la jurisprudence est tentée d'en appliquer les dispositions aux contrats comportant un écrit autre qu'un connaissement à la condition qu'il vaille titre pour le contrat de transport (Aix-en-Provence, 16 mars 1982, DMF 1984. 291, OBS. P. Bonassies – Com. 2 fév. 1999, DMF 1991. 641, obs. R.Achard.

⁴⁰ Transport maritime de marchandises, éd. DALLOZ, paragraphe 345.15.

⁴¹ Com. 2 fév.1999, n°96-14.771, navire London Express, Bull. Civ. IV, n° 40, Rev. crit.

DIP 1999. 300, rapp. J. –P.Rémery ; DMF 2000. 132, note Ph. Gaudin.

⁴² Ces frontières résultent des dispositions de l'article 1(e), selon lequel « *le transport de marchandise couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire* ». ce texte complété par l'article 3§2, selon lequel « *le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, au soin et au déchargement des marchandises transportées* ».

ont le mérite d'une extrême souplesse et permettent au juge, au cas par cas, de fixer avec toute précision nécessaire le début et la fin des opérations de transport maritime⁴³.

Cependant, ces règles ne régissent pas tous les contrats de transport et ne concernent pas le transport des animaux vivants ou celui en pontée.

Alors que c'est un texte qui est considéré comme améliorant la situation des chargeurs par rapport à la situation qui prévalait, il fera néanmoins, plus tard, l'objet de virulentes critiques notamment de la part des pays en voie de développement, pour la majorité des pays chargeurs.

Il découle de la combinaison des articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles que le transporteur maritime est responsable des pertes ou dommages causés à la marchandise qu'il prend en charge jusqu'à sa livraison sauf si la perte ou le dommage provient d'un des cas énumérés à l'article 4 de la Convention. C'est donc une responsabilité présumée qui pèse sur le transporteur maritime pendant la période où la marchandise est sous sa garde. Elle dispense l'ayant droit de la charge de la preuve de la faute du transporteur et de ses préposés.

Par ailleurs, quand bien même sa responsabilité est avérée, le transporteur jouit d'une limitation de la réparation due pour le dommage ou la perte

⁴³ Droit maritime- Contrat d'affrètement et contrat de transport, page 624.

occasionnés à la marchandise pendant le transport et le chargement/déchargement⁴⁴.

Ainsi, l'on peut citer les pays suivants qui ont adhéré à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sont :

Convention de Hambourg- Sous la double impulsion des pays en voie de développement, qui ont critiqué la Convention de Bruxelles estimant qu'elle favorisait plutôt les intérêts des pays transporteurs, et des pays développés qui demandaient le réexamen de la réglementation sur la responsabilité du transporteur, une Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer - dite Convention de Hambourg - a été adoptée le 31 mars 1978.

ETATS	RATIFICATION	ADHESION	DENONCIATION
Algérie		13.08.64	
Allemagne		01.07.39	
Angola		02.02.52	
Antigua		01.12.30	
Argentine		19.04.61	
Anguilla		02.12.30	
Ascension		03.11.31	
Australie		04.07.55	
Bahamas		02.12.30	
Barbade		02.12.30	
Belgique	02.06.30		
Belize		02.11.30	
Bermudes		02.12.30	20.10.83

⁴⁴Centre de Droit Maritime et des Transports, Mémoire présenté par M. Jean-Charles VINCENT « Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur », page 6

Bolivie		25.05.82	
Caïques et Iles Turques		02.12.30	20.10.83
Cameroun		02.12.30	
Ceylan		02.12.30	
Chypre		02.12.30	
Côte d'Ivoire		15.12.61	
Cuba		27.07.77	
Danemark		01.07.38	01.03.84
Dominique		02.12.30	
Egypte		29.11.43	
Equateur		23.03.77	
Espagne	02.06.30		
Etats Malais Fédérés		02.12.30	
Etats Malais non Fédérés		02.12.30	
Etats-Unies d'Amérique	29.06.37		
Fidji		02.12.30	
Finlande		01.07.39	
France	04.01.37		
Gambie		02.12.30	
Gibraltar		02.12.30	22.09.77
Goa		02.12.52	
Grande Bretagne	02.06.30		13.06.77
Grenade		02.12.30	
Guernesey	02.06.30		
Guinée Bissau		02.02.52	
Guyane		02.12.30	
Hong Kong		02.12.30	20.10.83
Hongrie	02.06.30		
Iles Cap vert		02.02.52	
Iles de Cayman		02.12.30	20.10.83
Iles de Man		02.06.30	13.06.67
IlesSaoTome e principe		02.02.52	
Iles Sainte Hélène		02.11.31	
Iles Salomon		02.12.30	

Iles Vierges Britanniques		02.12.30	20.10.83
Iran		26.04.66	
Irlande		30.01.62	
Irlande du Nord	02.06.30		
Israël		05.09.59	22.11.84
Italie	07.10.38		

Précisons cependant que la présente liste n'est pas complète car il y a encore des dizaines d'autres pays qui y ont adhérés.

Ce nombre important de pays ayant adhéré à la Convention de Bruxelles a fait d'elle une des plus importantes en matière de transport maritime de marchandise sous connaissement⁴⁵.

La Convention de Bruxelles a néanmoins été modifiée à deux reprises afin de tenter de palier aux difficultés liées à l'exécution de la convention originelle ; elle a ainsi été modifiée une première fois le 23 février 1968 et entrée en vigueur en France le 23 juin 1977, puis une deuxième fois par le protocole modificatif du 21 décembre 1979⁴⁶.

L'Algérie n'a ratifié que la version originelle des règles de la Haye.

- 11. *Convention de Hambourg***- Sous la double impulsion des pays en voie de développement, qui ont critiqué la Convention de Bruxelles estimant qu'elle favorisait plutôt les intérêts des pays transporteurs, et des

⁴⁵La France a mis en application par le décret du 25 mars 1937.

⁴⁶Transport maritime de marchandises, éd. DALLOZ p. 501, § 345.15.

pays développés qui demandaient le réexamen de la réglementation sur la responsabilité du transporteur, une Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer - dite Convention de Hambourg - a été adoptée le 31 mars 1978.

Ces efforts ont donc abouti à la négociation en 1978 de la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer dites « Règles de Hambourg » adoptée le 31 mars 1978 à Hambourg et qui est entrée en vigueur le 1er novembre 1992.

Les Règles de Hambourg vont mettre en place une nouvelle approche de la notion de responsabilité du transporteur maritime, qui suppose désormais une faute prouvée et non pas présumée comme c'est le cas dans la Convention de Bruxelles. Elles écarteront par ailleurs les cas exonératoires, sauf en ce qui concerne le cas de l'incendie et de l'assistance.

En effet, les Règles de Hambourg modifient la règle de responsabilité pesant sur le transporteur en cas de préjudice causant des pertes ou dommages subis par les marchandises pendant leur transport à moins que le transporteur apporte la preuve légale qu'il a pris toutes les mesures et mis en œuvre les moyens nécessaires pour éviter les pertes ou les dommages.

Elles étendent aussi la période de responsabilité du transporteur de la prise en charge à la livraison au destinataire de même qu'elles couvrent le transport en pontée et celui des animaux vivants.

D'autre part, la responsabilité du transporteur est étendue pour tenir compte des différentes catégories de marchandises désormais transportées, des nouvelles technologies et méthodes de chargement et d'autres problèmes pratiques rencontrés par les chargeurs comme les pertes découlant des retards de livraison.

Enfin, la majoration du plafond de réparation du dommage dans cette convention constitue également un progrès pour les pays chargeurs au regard du plafond dérisoire établi par la Convention de Bruxelles.

Ainsi, on peut considérer les règles de Hambourg comme une amélioration par rapport à la Convention de Bruxelles pour les raisons suivantes :

- elles prolongent la période de responsabilité d'un transporteur en cas de cargaison perdue ou endommagée afin d'inclure la période totale au cours de laquelle les marchandises relèvent de sa responsabilité et non plus seulement lorsque les marchandises se trouvent à bord du bâtiment;
- elles établissent la responsabilité du transporteur lorsqu'un retard

dans la livraison entraîne des pertes économiques;

- elles imposent au transporteur la responsabilité de prouver que toutes les mesures raisonnables et possibles ont été prises pour éviter les dommages et les pertes de sorte que le demandeur n'a plus à prouver la négligence dudit transporteur.
- elles s'appliquent à divers documents de transport contrairement aux règles de la Haye-Visby qui s'appliquent uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire
- elles relèvent les limites de la responsabilité du transporteur⁴⁷.

Cette convention a néanmoins une lacune importante affectant la cohérence du système mis en place par son article 4, les rédacteurs ayant omis de reprendre dans le texte le garde-fou mis en place par la Convention de Bruxelles qui encadre de façon indispensable la liberté contractuelle du transporteur quant à la détermination du moment de la prise en charge et la livraison ; à défaut d'une telle restriction, il ne peut y avoir en effet une protection réelle des intérêts de la marchandise.

La Convention de Hambourg a en conséquence échoué sur ce plan⁴⁸ raison pour laquelle elle a eu peu de succès. En raison de son interprétation controversée, la responsabilité pour faute est devenue difficile à prouver pour les chargeurs par rapport à la présomption de responsabilité instaurée

⁴⁷<https://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-acf-hambourg-menu-1099.htm#fnb2>

⁴⁸Droit maritime- Contrat d'affrètement et contrat de transport, page 627.

par la convention de Bruxelles et aucune des grandes nations commerçantes n'a souscrit aux Règles de Hambourg dont les dispositions n'ont par ailleurs guère été reprises dans les législations nationales⁴⁹ ;

En effet, à l'heure actuelle, seuls vingt pays ont ratifié la Convention: Barbade, Botswana, Burkina Faso, Chili, Egypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigeria, Ouganda, Tanzanie, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, le Maroc, la Zambie...⁵⁰

L'Algérie fait donc partie des pays qui n'ont pas ratifié la Convention car son principal partenaire commercial est l'union européenne avec qui elle réalise plus de la moitié de son commerce extérieur ; elle a par ailleurs un volume d'échange d'environ 19 milliards de dollars avec les États-Unis, suivi de la Chine⁵¹.

Les partenaires commerciaux de l'Algérie sont parties aux règles de La Haye ou aux règles de La Haye Visby et n'ont pas ratifié les Règles de Hambourg. C'est pourquoi l'Algérie n'a pas adhéré à cette convention contrairement à ses voisins le Maroc et la Tunisie alors même que cette adhésion aurait pu lui permettre de garantir une certaine équité entre les transporteurs étrangers et les importateurs algériens.

⁴⁹<http://revue-du-commerce-international.info/fr/droitint/transport-maritime-les-regles-de-rotterdam>

⁵⁰ Voir annexe 9, liste des pays ayant ratifiés la Convention de Hambourg.

⁵¹<http://www.idit.asso.fr/legislation/documents/Convention%20de%20Bruxelles%201924%20et%20protocoles%201968%20-%201979.pdf>

Le manque de soutien de la part de la communauté internationale n'a pas permis aux règles de Hambourg d'atteindre l'uniformité souhaitée. Aujourd'hui cette Convention n'est de toute manière plus adaptée aux besoins du commerce international moderne ; C'est pourquoi, certains pays ont demandé l'élaboration d'une nouvelle convention moderne fondée sur la technologie de pointe.

12. *Convention de Rotterdam*- La « bipolarisation juridique » — opposant les pays du sud (partisans de la convention de Hambourg)⁵² aux pays du nord (partisans de la convention de Bruxelles) — a développé l'idée d'élaborer un texte de compromis entre ces deux pôles.

A cette disparité législative s'ajoute la nécessité de trouver un instrument mieux adapté à la conteneurisation, au multimodalisme et à l'introduction de données informatisées dans le secteur des transports pour l'évolution du transport maritime.

C'est ainsi qu'un nouvel instrument relatif au transport international de marchandises a vu le jour : il s'agit de la Convention sur le contrat de transport des marchandises effectué totalement ou partiellement par mer ouverte à la signature des Etats le 29 septembre 2009 à Rotterdam (dites les Règles de Rotterdam).

⁵²L'entrée en scène de nouvelles nations maritimes - les pays émergeant avec lesquels il fallait désormais compter a été un paramètre incontournable dans le monde maritime soumis à une concurrence sans pareille nécessitant l'adoption d'outils juridiques idoines.

Les Règles de Rotterdam sont ainsi le résultat de plusieurs rencontres régulières, à partir de 2001, du groupe de travail de la Conférence des Nations-Unies pour le Droit du Commerce International (CNUDCI/ INCITRAL) qui a finalisé le texte lors de sa soixante septième assemblée plénière en date du 11 décembre 2008. Selon son préambule, le texte a pour objectif de parvenir à une plus grande uniformité et modernisation du droit maritime international⁵³.

Les règles de Rotterdam (initiée par la CNUDCI et le CMI en présence d'organisations professionnelles telles que les FIATA, BIMCO, CCI, IUMI...) s'est voulue pragmatique. L'aspect formaliste a surtout prévalu au détriment de son aspect utilitaire, la compréhension n'étant pas accessible à certaines catégories de lecteurs.

Néanmoins, les Règles de Rotterdam qui contiennent 96 articles (reprenant 10 articles de la convention de Bruxelles et 34 dans celle de Hambourg) sont une vraie évolution pour le monde du transport maritime car elles unifient les règles internationales, élargissent avec la notion « door to door » le champ de compétence et permettent une plus large contractualisation et une modernisation certaine avec l'intégration des avancées technologiques.

⁵³ Voir préambule des Règles de Rotterdam, annexe n° 6.

En effet, les Règles de Rotterdam régissent les transports internationaux au départ ou à destination d'un pays contractant, elles couvrent la période située entre la prise en charge et la livraison. C'est donc aux opérations de ligne qu'elles s'intéressent et excluent de leurs champs d'application les transports effectués sous charte-partie et les slot charters. Mais elles couvrent les connaissements de charte-partie en ce qui concerne la relation transporteur / porteur de connaissance.

Alors que les conventions de Bruxelles et Hambourg se limitaient à un champ de compétence quasi-exclusivement maritime, les Règles de Rotterdam intègrent quant à elles la notion très moderne du « door-to-door »⁵⁴ qui suppose un transport « multimodal » ayant une phase maritime de même qu'elles consacrent entre autre le recours au titre de

⁵⁴Voir article publié par Claire THEVENIN : « Les règles de Rotterdam intègrent ensuite des notions nouvelles telles que le connaissement électronique et le « door to door ». Cet état des choses traduit la volonté manifeste des concepteurs de trancher avec les traditions des conventions précédentes pour intégrer les avancées technologiques. La notion de « door to door » élargie l'application de la convention au transport multimodal ayant une phase maritime alors que la convention Bruxelles et les règles de Hambourg se limitaient à un champ de compétence quasi-exclusivement maritime. Cependant la commission européenne, qui n'était que simple observatrice lors de l'adoption des règles, était préoccupée par les conséquences négatives que les règles pourraient avoir sur le transport multimodal en Europe. Elle a donc proposé aux Etats membres de prévoir « une clause de découplage » permettant de ne pas appliquer ces nouvelles règles lors d'un transport multimodal. Cette position est confirmée par le rapport 2008-2009 de l'Ecsa (le syndicat professionnel des armateurs) qui souligne qu'en dépit de l'adoption des règles de Rotterdam et malgré une « forte positions de certains Etats membres », la Commission européenne cherche encore la possibilité d'établir un régime européen de responsabilité dans le transport multimodal. » (voir http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=525)

transport électronique et affirment l'équivalence entre les documents traditionnels de transport et les documents électroniques⁵⁵.

Les Règles de Rotterdam ne sortent pas pour autant de leur champ d'application dès lors que le transport doit comporter au minimum un segment maritime international qui peut être soit le lieu de prise en charge ou le lieu de livraison de la marchandise. Elles sont applicables chaque fois que le transport maritime des marchandises s'effectue entre des ports de chargement ou de déchargement qui se situent sur le territoire d'un Etat contractant, et ce quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des « parties exécutantes », du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée. Il en sera de même pour un transport effectué entre deux Etat contractants ou au départ d'un Etat non contractant mais à destination d'un Etat contractant, à la condition que ces ports se trouvent dans un Etat différents et dans la mesure où le lieu de réception ou le lieu de livraison se trouve dans un Etat contractant⁵⁶.

Contrairement à la Convention de Bruxelles, les règles de Rotterdam instaurent le principe de la liberté contractuelle qui jusqu'à présent était un droit impératif.

⁵⁵ Le connaissance électronique « Delebeque »

⁵⁶ Droit maritime, 3^{ème} édition DALLOZ, pages 501-502, § 345.16.

Cette liberté contractuelle permet notamment aux parties de mettre à la charge du chargeur ou du destinataire des obligations normalement dévolues au transporteur tels que le chargement, la manutention et l'arrimage (consécration des clauses FIO et FIOS(T). Il en est de même pour la question du retard dans la livraison de la marchandise, qui dépend désormais de la convention des parties et ne sera en conséquence pas automatiquement réparé ou sanctionné.

Cette liberté contractuelle instaurée par les règles de Rotterdam inclut dans le paysage contractuel des intervenants dont le rôle et la responsabilité devront être précisés comme par exemple la partie chargée de son exécution ou de son contrôle. Cette liberté concerne aussi le contrat de volume, de tonnage ou de fret⁵⁷ qui sont couramment utilisés par les acheteurs FOB⁵⁸ qui, en vertu d'un contrat de vente à long terme, souhaitent garantir la satisfaction de leurs besoins de tonnage et gérer les risques liés à la pérennité du fret.

Ainsi, les accords de Rotterdam permettent de déroger à l'impérativité de ses propres règles dans les contrats de volume en consacrant aux parties la faculté de convenir d'autres dispositions en matière de droits,

⁵⁷Ce contrat est un phénomène très particulier dans le transport maritime car défini comme « le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue » et il joue un rôle essentiel dans le commerce international ces dernières années

⁵⁸Le contrat de tonnage dans le projet de la CNUDCI, http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_W._HOU.pdf

d'obligations et de responsabilités. Rappelons néanmoins que les dérogations autorisées dans les contrats de volume sont subordonnées à des conditions de forme, lesquelles assurent en principe la protection par l'information des parties. La question de savoir si cette information ainsi exigée est suffisante pour garantir automatiquement la protection des marchandises reste posée.

Cette liberté apparaît également dans la possibilité de faire jouer l'unilatéralisme, à savoir le droit unilatéral de donner de nouvelles instructions au transporteur et le droit d'apporter au contrat des modifications suivant que la livraison au destinataire a eu lieu au point de chargement ou au point de sa livraison finale, étant précisé que le donneur d'ordre sera celui qui aura gardé la responsabilité et la propriété de la marchandise durant son transport.

Le système de responsabilité du transporteur est beaucoup mieux agencé que par le passé, notamment au regard de la charge de la preuve : le transporteur est responsable des dommages survenus lorsque les marchandises sont sous sa garde et le demeure si l'origine du dommage reste inconnue ; les exceptions au principe susvisé sont clairement conçues comme des cas de renversement de la charge de la preuve (la faute nautique n'étant plus susceptible d'être invoquée car non reprise dans la Convention)⁵⁹.

⁵⁹Pour les Règles de Rotterdam, Professeur Philippe Delebecque : Gazette de la chambre n°20 automne 2009 - file:///C:/Users/hp/Downloads/G20PhD.pdf.

Il s'ensuit, dans tous les cas, que l'étendue de la responsabilité du transporteur est similaire à celle des règles de Hambourg, c'est-à-dire de la prise en charge à la livraison, sauf que c'est aux parties de décider ce qu'ils entendent par prise en charge et livraison avec comme limite à la prise en charge le moment du chargement de la marchandise et à celle de la livraison le moment de son déchargement.

La règle de limitation de la réparation du transporteur en cas de perte ou d'avarie de la marchandise a elle aussi été reprise par les règles Rotterdam mais cette limitation a été revue à la hausse⁶⁰ sans qu'il y ait une différence prodigieuse avec le montant déterminé dans la convention de Hambourg.

Concernant les dispositions sur la compétence et l'arbitrage, les règles de Rotterdam ne s'appliquent pas de plein droit, il appartiendra dès lors à l'Etat souscripteur de préciser expressément dans son engagement d'adhésion son intention d'appliquer ou non les règles de compétence et d'arbitrage.

Avec les règles de Rotterdam, les acquis des précédents instruments et ceux consacrés par la jurisprudence en faveur du chargeur pourraient être écartés par l'accord des parties. Cependant, cette liberté contractuelle consacrée par les règles de Rotterdam n'exclue pas l'obligation

⁶⁰ Elles passent de 666, 66 DTS/colis et de 2 DTS/kg à 875 DTS/colis et 3 DTS/kg

fondamentale du transporteur concernant la mise en état de navigabilité du navire durant toute la durée du voyage. De même les clauses élusives ou limitatives de responsabilité dont les parties pourraient convenir ne sauraient couvrir la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur, principe auquel les parties ne peuvent déroger en droit des transports de manière générale.

La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ("Règles de Rotterdam") a été ratifiée par un grand nombre d'Etat et nombre d'autres ratifications sont en cours, ce qui permet de dire que qu'elle a un avenir certain dans le monde maritime étant donné qu'elle propose une alternative entre les deux Conventions de Bruxelles et de Hambourg d'une part et d'autre part, c'est une convention qui facilite la contractualisation des relations entre le transporteur maritime et ses homologues. En effet, nous verrons que la contractualisation des relations à l'occasion du transport maritime de la marchandise pourrait être une solution à de nombreux litiges auxquels sont confrontées aujourd'hui les parties au processus de transport de la marchandise par mer.

Certains auteurs vont encore plus loin et considèrent que contrairement aux conventions étreignant de plus ou moins près le domaine des transports maritimes et qui sont restées lettre morte comme la convention des Nations-Unies du 24 mai 1980 sur le transport multimodal international de marchandises et la Convention de Vienne du 17 avril 1991 sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport, les

règles de ROTTERDAM devraient être ratifiées de manière massive, car il semblerait qu'en cas d'échec aucune alternative ne semble prévue⁶¹.

En effet, la situation des accords de Rotterdam est différente dans la mesure où cette fois-ci, ce sont les pays développés (États-Unis, France, Hollande etc.) qui ont joué un rôle moteur dans l'élaboration de la convention et les signatures des États aujourd'hui avoisinent la vingtaine, l'entrée en vigueur étant subordonnée au dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, encore des termes à clarifier⁶².

Mais selon Monsieur Fetze Kamdem, l'intention de mettre sur pied un cadre juridique international unique a finalement abouti à une multitude de régimes juridiques qui se disputent le marché de la responsabilité du transporteur maritime, compliquant les moyens de défense des usagés de ce mode de transport. Chacun de ces régimes continue d'imposer un

⁶¹Revue du droit maritime français : n° 756 du 1 mars 2014 « navire – transport maritime- Gens de mer – droit maritime étranger – les Règles de Rotterdam 2008 – le point de vu d'un avocat africain (2^{ème} partie) auteur : Gaston NGAMKAN avocat et docteur en droit, spécialisé en droit maritime et des transports.

⁶² Après l'Espagne, seule à ce jour à l'avoir ratifié, le Danemark, la Norvège et les États-Unis s'appêtent à engager le processus de ratification des Règles de Rotterdam. «Si ces trois pays l'adoptent, les choses vont s'accélérer», estime Philippe Delebecque. «Validées en décembre 2008 par l'Assemblée générale des Nations unies puis signée par vingt-cinq États depuis septembre 2009 dont la France, cette convention sur le contrat international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer est désormais ouverte à la ratification. Elle entrera en vigueur dès que vingt pays l'auront adoptée». (voir : http://www.lantenne.com/Regles-de-Rotterdam-vers-une-modernisation-du-droit-maritime-international_a1408.html)

plafond à la responsabilité du transporteur maritime, tandis que la plupart lui réservent encore de nombreuses circonstances exonératoires.⁶³

On retiendra que la France a signé cette convention en date 23 février 2009, mais ne l'a pas encore ratifiée ; De son côté l'Algérie ne l'a pas encore signée⁶⁴, mais il semblerait que c'est en bonne voie car actuellement le Ministère des affaires étrangères algérien a sollicité les secteurs concernés pour une adhésion qui porterait essentiellement sur l'échange de produits chimiques. Le secteur de l'Agriculture était le dernier à communiquer son avis car il devait étudier les problématiques liées au transport des pesticides. Des copies certifiées conformes ont été transmises au Ministère aux affaires étrangères algérien et un projet de texte d'adhésion serait en cours de préparation.

A notre sens, pour l'Algérie qui a été dans les années 60-70 un pays exportateur, la Convention de Bruxelles était parfaitement adaptée à ses intérêts de l'époque. Or, aujourd'hui elle est devenue un pays importateur, mais seulement 10% du transport de la marchandise par mer à destination ou au départ de l'Algérie s'effectue par des pavillons nationaux, la législation actuelle n'est donc plus adaptée car la Convention de Bruxelles est plus « favorable » aux transporteurs qu'aux chargeurs.

⁶³URI: <http://id.erudit.org/iderudit/043621ar>DOI: 10.7202/043621ar

⁶⁴http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

Par ailleurs, ainsi que l'a rappelé le Professeur Delebecque lors des rendez-vous d'affaires World Class Logistics sur les Règles de Rotterdam : « *En créant des règles unifiées applicables à tous, elle vise enfin à combler un vide juridique puisque certains pays ne sont signataires d'aucune convention, à l'image de la Chine* »⁶⁵.

C'est pourquoi, il nous semble que l'Algérie à tout intérêt à ratifier rapidement les Règles de Rotterdam car cela lui permettra d'avoir une législation plus adaptée à l'évolution de son commerce extérieur et à son statut de pays chargeur.

13. Dispositions législatives ; Les règles régissant les clauses du contrat de transport maritime sont un ensemble de dispositions législatives propres à chaque Etat. Ainsi, jusqu'à 2010, le transport maritime de marchandises en France était régi par la loi n° O66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement de transport maritime qui était plus fidèle aux dispositions de la Convention de Bruxelles et à laquelle les transporteurs se sont habitués⁶⁶.

Néanmoins, la France ayant ratifié les deux versions originelles et celle de 1968, cet ensemble constitue un mode de règlement direct des relations internationales. C'est pourquoi ces règles s'appliqueront par référence à la

⁶⁵ http://www.lantenne.com/Regles-de-Rotterdam-vers-une-modernisation-du-droit-maritime-international_a1408.html

⁶⁶Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine - Pierre ANGELELLI, <http://docplayer.fr/8714714-Le-volet-maritime-du-code-des-transports-une-nouvelle-ordonnance-de-la-marine.html>

convention de Rome de 1980 et au règlement « Rome I » dont l'application exige le recours à une loi interne⁶⁷.

Depuis le 1^{er} décembre 2010, la France s'est dotée de son premier Code des Transports dont toute une partie est consacrée aux transports et à la navigation maritime. Cette codification des textes maritimes généraux est nouvelle et appelle une comparaison symbolique avec l'Ordonnance de la Marine d'août 1681, qui avait en son temps agrégé de nombreuses lois, coutumes et pratiques antérieures pour permettre d'affirmer la «puissance maritime» de la France⁶⁸.

Les années 2000 ont en effet vu se ranimer le débat sur un certain nombre de questions : surveillance, prévention et lutte contre la pollution due aux effets du transport maritime, la sécurité du transport, la concurrence entre Etats, la concurrence des pays de libre immatriculation, l'exigence de sûreté maritime et portuaire, etc. Dans ce contexte, l'absence de code maritime était surprenante en France, d'autant que dans le même temps l'Union européenne développait sa propre politique maritime et ses normes⁶⁹.

⁶⁷ Si un conflit d'application survient entre la version originelle et la version amendée de la convention de Bruxelles, dans ce cas, la seconde prévaudra.

⁶⁸Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine
- Pierre ANGELELLI

⁶⁹Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine
- Pierre ANGELELLI

Néanmoins, le volet maritime du nouveau Code des Transports n'est pas un Code maritime à proprement dire dès lors que d'une part il ne couvre pas toutes les questions maritimes, traitées dans d'autres codes (Assurances, Collectivités Territoriales, Défense, Douanes, Environnement, Sport, etc.). D'autre part, l'essentiel des dispositions d'application du nouveau Code est renvoyé à des décrets existants mais non encore codifiés ou qui nécessitent d'être réécrits dans les prochaines années afin de les simplifier et de les unifier aux conventions et aux pratiques répondant aux besoins de la profession. Cette codification vient opportunément conforter la stratégie globale adoptée par le Gouvernement français en décembre 2009. Elle offre aussi un cadre pour l'évolution future du secteur des transports et de la navigation maritimes⁷⁰.

Selon Monsieur ANGELELLI, la volonté de mettre de l'ordre dans le droit maritime français est de plus en plus perceptible, mais les réformes tardent à venir pour répondre aux besoins de la profession⁷¹.

Après l'accession de L'Algérie à son indépendance celle-ci a reconduit les règles existantes en France par la loi du 31 décembre 1962 dans tous les domaines sauf celles qui sont contraires à la souveraineté nationale.

⁷⁰Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine
- Pierre ANGELELLI

⁷¹idem

Cette application a duré jusqu'en 1975, année de promulgation du code civil et du code de commerce, puis une année après fut promulguée l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime qui va être modifié une première fois par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, puis une seconde fois par la loi n°10-04 du 15 août 2010.

Les importantes réformes engagées à partir de 1988 ont commencé à libéraliser l'économie en commençant à changer la nature juridique des entreprises publiques qui ne sont plus des entreprises sous tutelles de l'Etat et qui sont devenues des sociétés commerciales par actions. Les entreprises locales ont été vendues aux particuliers devenant actuellement les tissus actuels des PME. Dans le domaine du transport maritime, les entreprises publiques en place ont connu les mêmes réformes et sont devenues des sociétés commerciales par actions même si l'Etat leur a laissé l'exercice du monopole de fait dans le secteur maritime.

Les modifications du code maritime algérien susvisées ont eu pour but d'adapter le code maritime aux conventions internationales auxquelles l'Algérie a souscrit notamment les questions liées au navire, sa nationalité, l'exploitation commerciale du navire, la libéralisation des transports maritimes et le régime de responsabilité du transporteur.

Ce nouveau code de 2010 a donc pour objectif de développer le domaine de l'exploitation portuaire en Algérie en ouvrant, par exemple, les activités de manutention et d'acconage aux sociétés de droit privé.

En matière de transport de la marchandise, le code maritime algérien renvoi systématiquement à la convention de Bruxelles du 25 août 1924 dans sa version originale pour ce qui concerne le connaissement, mais il fait référence au protocole modificatif de 1968 (art 805) et renvoi directement à la convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires (article 96), à la convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution et les hydrocarbures (art.121)⁷².

Enfin, en plus du code maritime il existe en Algérie plusieurs textes régularisant le transport maritime comme :

- **Décret présidentiel n° 94-32 du 18 Janvier 1994** portant approbation de l'accord cadre entre le Ministère chargé des finances et l'institut de crédit officiel du Royaume d'Espagne et l'accord TECHNICO-BANCAIRE entre la Banque Algérienne de Développement et l'institut du crédit officiel du Royaume d'Espagne signés le 29 novembre 1993 à Alger relatifs au financement du projet d'acquisition d'un navire car ferry. JO N° 04/94 Page 05.
- **Décret présidentiel n° 97-358 du 27 Septembre 1997** portant ratification de la convention de transport maritime entre le Gouvernement

⁷²http://www.ministere-transports.gov.dz/index.php?option=com_content&task=view&id=65&Itemid=100

de la République Algérienne Démocratique et populaire et le Gouvernement de la République Arabe d’Egypte signé à Alger le 24 décembre 1997. JO N° 63/97 Page 13.

- **Décret présidentiel n° 97-373 du 30 Septembre 1997** portant adhésion de la République Algérienne Démocratique et Populaire, avec réserve, à la convention pour la répression d’actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988. JO N° 65/97 Page 03.
- **Ordonnance n° 96-05 du 10 Janvier 1996** portant approbation de la convention des nations unies sur le droit de la mer. JO N° 03/96 Page 13.
- **Décret présidentiel n° 95-290 du 30 Septembre 1995** portant création d’un centre national et les centres régionaux des opérations de surveillance et de sauvetages en mer. JO N°57/95 Page 06.
- **Décret présidentiel n° 96-290 du 18 Rabie Ethanie 1417** correspondant au 02 Septembre 1996 portant organisation de la recherche et du sauvetage maritimes. JO N° 51/96 Page 07.
- **Décret présidentiel n° 96-436 du 1er Décembre 1996** portant création de corps d’administrateurs maritimes, inspecteurs maritimes et d’agents de garde-côte. JO N° 75/96 Page 23.
- **Décret présidentiel n° 96-437 du 1er Décembre 1996** portant création de corps d’administrateurs des affaires maritimes, inspecteur maritime et travail maritime et agents garde-côte. JO N°75/96 Page 23.
- **Décret exécutif n° 94-231 du 27 Juillet 1994** fixant les conditions et les modalités d’exercice des professions de courtiers de fret et de commissionnaires de transport de marchandises. JO N° 50/94 Page 07.
- **Décret exécutif n° 94-279 du 17 Septembre 1994** portant organisation de la lutte contre les pollutions marines et institution des plans

d'urgences. JO N° 59/94 Page 08

- **Décret exécutif n° 96-55 du 27 Janvier 1996** portant suspension temporaire de l'exercice de droit de passage offensif des navires dans les zones déterminées des eaux territoriales et organisation de la navigation dans les limites maritimes de certains parts. JO N° 06/96 Page 12
- **Décret exécutif n° 97-161 du 10 Mai 1997** modifiant et complétant le décret n° 75-86 du 24 Juillet 1975 fixant les titres et brevets de la marine marchande. JO N° 29/97 Page 08.
- **Décret exécutif n° 99-159 du 20 Juillet 1999** fixant les modalités d'application de la redevance sur les cargaisons maritimes en séjour prolongé en rade. JO N° 52/99 Page 24.
- **Décret exécutif n° 99-198 du 18 Août 1999** fixant la composition et les règles de fonctionnement de la commission centrale de sécurité de la navigation maritime. JO N° 57/99 Page 04.
- **Décret exécutif N° 2000-58 du 7 Dhou el Hidja 1420 correspondant au 13 Mars 2000** portant ratification du mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne signé à Malte le 11 Juillet 1997. JO N°13/2000 Page 10.
- **Décret exécutif N° 2000-81 du 4 Moharram 1421 correspondant au 9 avril 2000** fixant les conditions et les modalités d'exploitation des services de transport maritime. JO N°21/2000 Page 04.
- **Décret exécutif n° 2000-338 du 28 Rajab 1421 correspondant au 26 Octobre 2000** fixant les cas et conditions de retrait temporaire ou définitif des brevets de navigation maritime et de radiation de la matricule des gens de mer. JO n° 64/2000 Page 24.
- **Arrêté interministériel du 21 Avril 1997** portant ouverture de filière de l'Institut Supérieur Maritime en vue de l'obtention du diplôme

d'ingénieur d'Etat de la marine marchande. JO N° 37/97 Page 46.

- **Arrêté interministériel du 24 Jomada Ethania 1418 correspondant au 26 Octobre 1997** portant ouverture de la filière “Science de la navigation” à l’Institut Supérieur Maritime en vue de l’obtention du diplôme d’ingénieur d’Etat de la marine marchande. JO N° 14/98 Page 19.
- **Arrêté interministériel du 24 Jomada Ethania 1418 correspondant au 26 Octobre 1997** portant ouverture de la filière “Mécanique navale” à l’Institut Supérieur Maritime en vue de l’obtention de diplôme d’ingénieur d’Etat de la marine marchande. JO N° 14/98 Page 21.
- **Arrêté du 5 Octobre 1996** précisant les conditions d'accès à la profession de consignation de navire, de consignation de la cargaison et de courtier maritime. JO N° 74/96 Page 20.
- **Arrêté du 10 Mai 1997** fixant les règles relatives à l’organisation de la formation pratique pour l’obtention des titres et brevets de la marine marchande. JO N° 56/97 Page 22.
- **Arrêté du 24 Jomada Ethania 1418 correspondant au 26 Octobre 1997** fixant la liste des travaux et prestations pouvant être effectués par l’Institut Supérieur Maritime (ISM) sus de sa mission principale et les modalités d’affectation des revenus y afférents. JO N° 14/98 Page 23.
- **Arrêté du 14 Avril 1999** fixant la liste des travaux pouvant être effectués par l’Ecole Technique de Formation et d’Instruction Maritimes de Bejaia en sus de sa mission principale et les modalités d’affectation des revenus y afférents. JO N° 39/99 p.07.
- **Arrêté du 1er Août 1999** fixant la liste des membres du comité de direction et de coordination pour la recherche et le sauvetage maritime. JO N° 62/99 Page 05.

Les textes législatifs et réglementaires susvisés s'appliquent en même temps que le code maritime et les accords internationaux et bilatéraux signés par l'Algérie comme par exemple les accords signés avec la France sous forme de convention ou d'échanges de lettres⁷³.

A ce titre, il y a lieu de préciser que de nombreux accords signés entre la France et l'Algérie entre 1962 et 1980 sont en pratique dépassés, mais ils n'ont jamais pas été dénoncés si bien qu'ils peuvent toujours trouver application ; il appartiendra donc aux parties de faire attention à cela et à veiller à ce que cela n'ait pas d'impact négatif sur leurs intérêts.

- 14. *Responsabilité des transporteurs maritimes* ;** Il faut faire cas spécial des méfaits de certains transporteurs qui utilisent des navires portant des pavions de complaisance et qui constituent une catégorie de transporteurs qui font fraude aux lois nationales et aux conventions internationales par le fait qu'une fois le transport effectué et parfois même durant le transport qui restera inachevé, disparaissent et organisent leurs insolvabilité par des changements d'adresses, par des sociétés écran ...

⁷³ 1962, le 28 août : Échange de lettres sur les formalités douanières auxquelles sont soumises les exportations d'hydrocarbures produits au Sahara. 1963, le 26 juin : Accord en matière d'arbitrage.

1964, le 27 août : Convention relative à l'exequatur et à l'extradition

1980, le 18 septembre : Échange de lettres relatif à la coopération et à l'entraide judiciaires

1982, le 21 juin : Protocole de coopération économique.

1993, le 13 février : Accord sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements.

Mais les pertes pendant le transport par mer ne sont pas toujours du fait du transporteur. Parfois, l'erreur vient d'autres intervenants du transport de la marchandise par mer comme par exemple l'expéditeur⁷⁴, le consignataire⁷⁵, le transitaire⁷⁶ ou le courtier maritime⁷⁷ ...

Ici, la difficulté résulte du fait que le transporteur n'agit pas lui-même dans le port. Il est représenté soit par un capitaine du navire transporteur, soit par un responsable de son agence ou de sa succursale établi dans ce port, soit par un consignataire du navire, professionnel dont la mission est précisément d'accomplir dans tel port les obligations que le transporteur absent n'est pas en mesure d'exécuter directement ou physiquement.

⁷⁴"chargeur (expéditeur)" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

⁷⁵Le consignataire est le mandataire salarié de l'armateur. Il agit au nom et pour le compte de son mandant, l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder (loi du 3 janvier 1969, décret du 19 juin et article 51 du décret du 31 décembre 1966)

⁷⁶C'est le mandataire dont la mission est limitée à la réception, à l'entreposage et à la réexpédition de la marchandise par un mode de transport, ainsi qu'à l'accomplissement des diverses formalités y afférentes. Il exécute sa mission et rend compte des opérations qu'il a effectuées dans le cadre strict des instructions qu'il a reçues. Le contenu de son contrat dépend largement des usages. Voir p.473 Droit du commerce international Jean-Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup Précis 3e édition.

⁷⁷Les missions accomplies par les courtiers maritimes est le constatations du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'il concerne les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine (L2001-43 de la loi du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports).

Selon le professeur Arnaud Montas, la question légitime qui se pose est de savoir si le consignataire a pris des marchandises en charge par le seul fait qu'elles ont été remises par l'expéditeur à l'une ou à l'autre de ces personnes ou, au contraire, s'il peut être stipulé que ladite personne (consignataire de navire ou gérant succursaliste) n'agit encore, à ce moment de la remise, que pour le compte du chargeur, la prise en charge étant alors différée au début du chargement de celle-ci dans le navire ? La question se pose exactement dans les mêmes termes s'agissant de la livraison.

Selon lui, la réponse reste assez délicate pour deux raisons. Certes, la clause du contrat de transport retardant le moment de la prise en charge du chargement ou, au contraire, avançant celui, de la livraison au déchargement est licite et semble devoir produire effet. Une telle clause ne se heurte pas aux dispositions de la convention de Bruxelles de 1924 parce qu'elle a pour objet les obligations des contractants et non leur responsabilité. Il n'en demeure pas moins que son effectivité est sujette à caution⁷⁸.

De même, l'entreprise de manutention est un auxiliaire terrestre du transporteur maritime qui collabore très activement à l'exploitation commerciale des navires. Elle effectue des opérations à bord des navires et des opérations terrestres dans l'enceinte portuaire où transitent des quantités de marchandises diverses et variées en utilisant des moyens

⁷⁸Dalloz, transport maritime de marchandises § 345.36.

considérables en personnes et en matériels, ces derniers pouvant être fixes ou mobiles, verticaux ou horizontaux (grues portiques, chariots élévateurs, tracteurs de manutention, allèges, tapis roulants, socles RO/RO, etc.) ; Elle prend en charge totalement la marchandise pendant son passage dans l'enceinte portuaire, aussi bien à l'exportation, à la réception sur quai de l'arrimage en cale qu'à l'importation, du désarrimage en cale à la livraison au destinataire. Accessoirement, elle assure son entreposage.

Ici, la difficulté est liée à l'imputation de la responsabilité au manutentionnaire ou à l'entreprise portuaire dès lors que le manutentionnaire est considéré comme un intervenant dans le prolongement du contrat de transport maritime de marchandises et par conséquent le destinataire ne peut pas se retourner contre elle directement, mais devra passer par la procédure en responsabilité du transporteur maritime dans les délais prévues pour celle-ci.

Ainsi, même si on pourrait reprocher à la Convention de Bruxelles dans ses deux versions de prévoir une liste de cas qui permettent au transporteur maritime de se libérer de sa responsabilité présumée, il n'en demeure pas moins que face au destinataire de la marchandise, celui-ci reste responsable de celle-ci alors même qu'il y a eu d'autres intervenants dans le processus de son transport.

Le destinataire ne pouvant agir contre ces acteurs dans le transport des marchandises par mer, il appartiendra au transporteur de les attirer dans les délais impartis ; Cette question sera traitée dans la deuxième partie consacrée au contentieux lié à l'exécution du contrat de transport maritime de la marchandise sous connaissement.

15. *Clauses insérées dans le contrat de transport maritime ;* Face à ces risques inhérents au transport maritime, les opérateurs du commerce international cherchent à organiser leur responsabilité et à préparer le contentieux qui pourrait s'élever à l'occasion du transport en stipulant des clauses relatives à la compétence internationale dans les connaissements. Cependant, le transport maritime est un domaine dans lequel l'insertion de clauses relatives à la compétence internationale est systématique. Les connaissements contiennent donc souvent des clauses telles que : la clause « fret acquis à tout événement »⁷⁹, la clause compromissoire, la clause attributive de juridiction, la clause Paramount, la clause de prorogation de compétence et bien d'autres qui sont insérées plus souvent dans les chartes parties, mais qui seront pas toutes abordées, nous consacrant principalement aux clauses insérées habituellement dans les connaissements.

⁷⁹ Pour se protéger, le transporteur peut insérer dans le connaissement une clause de « fret acquis à tout événement » qui lui permettra de percevoir le fret malgré la perte de la marchandise quelle qu'en soit la cause, « par fortune de mer ou autrement ». Faute de paiement, le transporteur sera protégé par le droit qui lui est accordé de retenir la marchandise à bord. Le transporteur est ainsi privilégié, pour le fret, sur la cargaison considérée, pendant une durée de 15 jours suivant sa délivrance, à la condition qu'elle ne soit pas passée entre les mains tierces. Le capitaine n'est cependant pas fondé à exercer un droit de rétention sur les marchandises à bord.

La mise en œuvre de ces clauses se heurte avec la question de l'opposabilité au destinataire⁸⁰ dans la mesure où celui-ci n'est pas partie dans le contrat de transport signé entre le transporteur maritime et le chargeur et n'est en conséquence pas toujours au courant et/ou d'accord avec l'insertion de ladite clause.

Concernant les transports effectués entre l'Algérie et la France, d'autres difficultés seront mises en avant dans la mesure où la Convention de Bruxelles, dans sa version originelle, ne prévoit pas de solutions quant la question de l'opposabilité des clauses insérées dans le contrat, en particulier la clause « *Paramount* » ce qui peut mettre le transporteur maritime en difficulté sur cette question d'opposabilité de la clause à l'égard du destinataire.

A ce propos, Monsieur Frédéric Lucet estime qu'«à priori, l'autonomie de la volonté, accompagnée du satellite de la liberté contractuelle, porte vers le consensualisme»⁸¹ ; Mais, étant donné que les effets du consensualisme opéré entre le transporteur et le chargeur dans le contrat de transport maritime sous connaissement peuvent produire à de graves effets vis à vis du destinataire de la marchandise qui sera peut être contraint de plaider devant des juridictions étrangères, parfois très loin de son lieu de

⁸⁰ Sauf s'il est chargeur et destinataire en même temps.

⁸¹ Frédéric Lucet, "Consensualisme et Formalisme", R.J.Com. 1995, p. 42, cité dans Les clauses relatives à la compétence internationale dans les connaissements : consensualisme ou formalisme ? par Olivier CACHARD sous la direction de Madame le Professeur Hélène GAUDEMET- TALLON.

résidence, et qui seraient susceptibles dans certains cas de méconnaître ses droits, le consensualisme ne peut dès lors être accueilli seul sans être matérialisé par un formalisme pour garantir l'information et la réflexion.

C'est pourquoi, il nous paraît important de développer ce sujet dans notre étude sous l'angle des difficultés liées à l'opposabilité de ces clauses au destinataire de la marchandise. Mais, nous ne traiterons cependant pas de la clause « fret acquis à tout événement » étant donné que c'est une clause qui vise à garantir le fret du transporteur dû par le chargeur, celui-ci étant signataire du contrat de transport de la marchandise, la question de l'opposabilité que nous traiterons ne le concerne donc pas.

16. Objectifs ; Depuis plusieurs décades, l'Algérie a connu une cumulation financière par l'industrie du pétrole dégageant des ressources importantes et résorbant la dette extérieure. Elle reste néanmoins largement tributaire de l'importation de produits alimentaires en même temps que de différents matériaux industriels et équipements nécessaires au lancement des industries protégées dans le cadre des plans d'investissements publics engendrés par les investissements massifs dans le secteur du bâtiment, des transports et des infrastructures de bases, qui ont fait appel et utilisé massivement le transport maritime au niveau méditerranéen à savoir la France, l'Espagne et l'Italie.

C'est pourquoi, cette étude aura deux objectifs : le premier sera de déterminer la source principale du contentieux né du contrat de transport maritime de la marchandise sous connaissement, de sa naissance à son

extinction, par ses spécificités propres dues à la vie en mer, du trafic, de l'environnement marin, des instruments utilisés et des équipements de plus en plus différenciés qui vont affecter aussi bien les rapports entre les transporteurs que les rapports avec les usagers du contrat de transport maritime de la marchandise. Sans oublier que dans certains cas, la qualité et le mode de transport vont avoir pour conséquence l'exonération partielle de la responsabilité du transporteur maritime de marchandise (I).

Il s'agit donc d'avertir les transporteurs maritimes et leurs usagers que le marché algérien est soumis à des règles contraignantes qui ne sont pas souvent connues et que les parties risquent de découvrir à leurs dépens.

En effet, chaque catégorie de produits objet du transport peut avoir soit l'ampleur de la responsabilité suivant la nature du transport et les modes utilisés (il y a des catégories qui subissent moins de dégâts comme le transport des céréaliens, transport par vrac, de ciment qui ont bénéficié d'une technologie des usages qui portent les mêmes limites ...).

L'objet du contrat de transport maritime de la marchandise aura des conséquences qui seront spécifiques à chaque mode de transport d'où l'intérêt d'examiner tous les aspects juridiques concernant l'analyse pour voir comment se déroule le port de responsabilité juridique du transporteur dans le cadre du contrat de transport maritime de la marchandise sous connaissance.

Même si la responsabilité du transporteur maritime de marchandises est établie, plusieurs questions de procédure vont néanmoins être soulevées dont celle de la compétence, de la qualité ou de l'intérêt à agir tant au regard de la loi algérienne qu'au regard de la loi française, la convention applicable qui serait choisie par les parties ou encore d'autres moyens tirés de la nature ou la condition même de la marchandise. Le deuxième objectif sera donc de répondre à ces questions importantes qui suscitent un important de contentieux dont l'enjeu est important, car pouvant conduire à écarter la responsabilité du transporteur maritime ou celle des intervenants de la chaîne de transport (II).

CHAPITRE PRELIMINAIRE

Le contrat de transport maritime de marchandises est souvent appelé transport sous connaissement par référence au connaissement, titre de transport le plus couramment émis dans ce mode de transport⁸², mais, le transport de la marchandise ne s'effectue pas toujours sous connaissement. Il est donc impératif de déterminer ce qu'est le contrat de transport de la marchandise et voir comment il s'exécute avec les autres titres de transports qui l'accompagnent (SECTION I).

Nous verrons cependant par la suite que le transport de marchandise par mer est plus fréquemment effectué sous connaissement, le code maritime algérien ainsi que le code des transports français lui ont même dédié une partie importante. C'est pourquoi la deuxième partie de ce chapitre sera dédiée au connaissement, sa formation, son rôle et sa fonction dans le contrat de transport maritime de marchandise (SECTION II).

SECTION I) Définition du contrat de transport maritime de marchandise :

Le contrat de transport maritime de marchandise a durant des décennies été confondu avec d'autres contrats utilisés dans le transport de marchandises par mer tel que la « charte partie » mais, l'évolution du

⁸² Droit Maritime, chap. 1 Le cadre du transport maritime de marchandises, p. 598 (Pierre Bonassies et Christian Scapel)

transport maritime ainsi que l'évolution des besoins des parties que ce soit sur le plan pratique ou juridique, en cas de contentieux par exemple, a fait évoluer cette approche et aujourd'hui, le contrat de transport maritime de marchandises est considéré comme un contrat à part distinct des autres contrats et distinct du connaissement.

17. *Rappel historique* : Le contrat de transport maritime de marchandises est une création de la pratique qui n'a été identifiée par les juristes que tardivement. Cette création est née de l'évolution qui s'est produite au plan économique à partir des années 1815-1830. Le développement du commerce maritime après la fin des guerres napoléoniennes, l'apparition de lignes régulières sur certains trafics (France-Grande-Bretagne, et, après 1830, France-Algérie) devaient entraîner une modification importante de ce commerce, envisagé quant à ses utilisateurs. L'utilisateur du commerce maritime n'était plus seulement le gros commerçant, soucieux d'envoyer à l'étranger un lot important de marchandise, et par là apte à affréter un navire en Angleterre quelques caisses de vins de Bordeaux ou quelques caisses de soieries lyonnaises, voir l'officier expédiant ses meubles de France en Algérie. Pour tels utilisateurs, le contrat d'affrètement n'était plus adapté, comme était inadaptée la charte-partie, document complexe et lourd de détails, établi parfois plusieurs semaines avant la réalisation de l'expédition maritime⁸³.

⁸³ Ouvrage : droit maritime- les contrats maritimes p 500, Pierre Bonassies et Christian Scapel

18. Définition du contrat de transport maritime de marchandises ;

Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, la doctrine française a pendant longtemps assimilée le contrat de transport à d'autres contrats utilisés dans le transport maritime des marchandises tel que la « charte partie » ou encore développé sous l'appellation du « transport sous connaissement ». Mais, comme l'a si bien remarqué le doyen « Rodière », cette approche reste insatisfaisante, car il reste à se demander quand il faut rédiger une charte partie et quand un connaissement suffira⁸⁴.

Ainsi, il définira le contrat de transport maritime de marchandises comme la convention par laquelle un transporteur de métier s'engage, moyennant rémunération, à procéder au déplacement d'une cargaison définie d'un point à un autre. Le contrat de transport suppose ainsi la maîtrise de l'opération de déplacement par le transporteur et il importe peu que l'engin lui appartienne ou pas⁸⁵.

Le domaine principal du contrat de transport de marchandise par mer, objet de la présente étude, porte donc exclusivement sur *les effets de l'obligation qu'assume le transporteur de livrer la chose transportée à sa destination.*

La doctrine algérienne définit le contrat de transport maritime de marchandise comme étant un contrat par lequel le transporteur

⁸⁴ Ouvrage : le Contrat de transport maritime « Introduction » page 18 et suivants, auteur Rodière

⁸⁵ V. Sur tous ces points, Rodière.II, n° 340 et suivants.

s'oblige à transporter une marchandise d'un port donné à un autre, en contrepartie, le chargeur ou bien le destinataire s'oblige à lui régler le prix du fret. Les effets du contrat commencent donc au moment où le transporteur maritime prend en charge la marchandise qui lui est remise soit par le vendeur lui-même, au lieu de sa production ou bien, par la voie d'un chargeur qui se trouve généralement sur un quai d'où sera embarquée la marchandise pour s'achever au lieu de livraison convenu⁸⁶.

Par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 le *Code maritime algérien* introduira «les limites du contrat de transport » selon la rédaction suivante: «*le contrat de transport de marchandises commence par la prise en charge de la marchandise et se termine par la livraison* »⁸⁷.

Le deuxième alinéa de ce même article définira la livraison comme suit : «*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* ».

En droit français, le contrat de transport maritime est défini comme suit: «*Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un*

⁸⁶Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, titre : contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, pages 53 et suivants.

⁸⁷ Voir article 739 du CMA

*fret*⁸⁸ déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison » ;

L'Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports Français n'a rien rajouté étant donné qu'elle n'a modifié que le terme « *les dispositions du présent titre* » par « *Ce contrat de transport* »⁸⁹.

Le législateur français précise les limites du contrat maritime, mais contrairement au législateur algérien, il ne définira pas dans le code des transports la notion de la prise en charge et de la livraison qui sera laissée à la doctrine.

Ainsi, le contrat de transport maritime de marchandises se différencie de la charte partie en ce que cette dernière est un document qui définit les clauses du contrat d'affrètement notamment sa nature, les caractéristiques de la cargaison, les ports de chargement et de

⁸⁸ En matière maritime, la rémunération s'appelle fret et l'on donne à l'expéditeur le nom de chargeur. Il faut rigoureusement bannir du vocabulaire le contrat de transport maritime et les mots « frèteur » et « affréteur ». L'engin de déplacement est un navire, appartenant au transporteur, loué ou affrété par lui, peu importe. Le déplacement doit se faire par mer, entre deux points définis qui sont généralement des ports.

⁸⁹ Voir article 5422-1 code des transports : « 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. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

déchargement, les délais d'immobilisation du navire dans les ports et les taux de fret applicables⁹⁰.

La charte partie est donc un contrat par lequel le propriétaire du navire (l'affréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (fréteurs) en vue du transport de la cargaison. Elle est en conséquence l'instrument du contrat d'affrètement qui matérialise le contrat d'affrètement.

En conséquence, nous ne traiterons pas les contrats d'affrètement et la charte partie car l'objet de ces derniers est différent de celui du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance, objet de la présente étude.

L'avertissement du lecteur consiste donc à rappeler que le sujet traité dans la présente thèse se bornera à étudier exclusivement du contentieux maritime dans le cadre du contrat de transport de marchandises sous connaissance qui peut englober aussi bien la responsabilité liée au transport sur des tronçons complémentaires à terre, née en exécution d'un contrat écrit ou non écrit dans lequel le transporteur maritime prend en charge de transporter la marchandise d'un point A à un point B, y compris le circuit dans lequel le transport se passe en dehors des voies maritimes.

⁹⁰ Elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi.

Il est entendu que le contrat de transport maritime de marchandises implique ainsi la responsabilité du transporteur sur toute les opérations qui découlent de cette prise en charge sous sa responsabilité et qui va impliquer des opérations de transport ou de manutention à terre par les différents moyens (transport routier, ferroviaire, manutention portuaire, diligences par le consignataire et autres) jusqu'à livraison au point désigné par le destinataire de la marchandise dans le contrat ou par d'autres écrits ultérieurs au contrat donné par le donneur d'ordre⁹¹.

Alors que l'existence d'un écrit se déduit de la définition du contrat des transports maritime de la marchandise, en pratique, cet écrit n'est pas expressément indiqué qu'au travers au du connaissance délivré par le transporteur maritime au moment de la prise en charge de la marchandise à bord de son navire ou encore dans le corps de la charte partie si le transport s'effectue dans ce cadre-là.

Cette étude n'exclut pas, bien entendu, la responsabilité sur les incidents ou fautes qui peuvent survenir du fait des intermédiaires, transporteurs à terre ou ferroviaire, chargeurs, consignataires, acconiers, manutentionnaires et autres y compris, si nécessaire, les actions récursoires qu'imposeraient les circonstances pour le transporteur qui a pris la marchandise du point A au point B afin que sa responsabilité

⁹¹ Rappelons que la responsabilité d'un entrepreneur de transport combiné ne saurait s'étendre au-delà de la partie maritime du transport lorsque seule figure sur le connaissance l'indication du port de débarquement, mais non pas celle du lieu de destination finale (Cass. com., 4 juill. 2000, no 98-11.068, BTL 2000, p. 556 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 6 avr. 2000, Colonia Versicherung et a. c/ Cosco, BTL 2000, p. 702 ; CA Paris, 31 mai 1978, BT 1978, p).

couvre toutes les étapes du point de prise en charge de la marchandise objet du transport au point de livraison définitive.

Pour cela, il nous semble important dans un premier temps de faire la lumière sur les caractéristiques du contrat de transport maritime des marchandises (1) avant de voir comment il s'exécute à l'égard des parties (2)

1) Caractéristiques du contrat de transport maritime des marchandises:

Le contrat de transport maritime de marchandises se définit comme étant un contrat par lequel une partie, le transporteur, s'oblige devant l'autre partie, le chargeur, moyennant le paiement d'un fret, à livrer à destination convenue une marchandise dans le même état dans lequel elle lui a été confiée.

Le contrat de transport est donc consensuel car il est parachevé par le simple accord entre les parties et peut avoir un lien contractuel sans que le chargement correspondant ne soit encore livré. Il est par ailleurs, un contrat onéreux étant donné qu'il implique le paiement d'une somme d'argent (fret). Il est enfin synallagmatique parce qu'à travers ce lien contractuel deux parties assument des obligations réciproques.

Même si aucun texte ne l'exige expressément, la pratique veut que ce

contrat soit formulé par écrit⁹². C'est en effet ce qui ressort du texte de l'article 1 alinéa *b* des «*Règles de La Haye* » par la rédaction suivante : « *ce contrat doit être confirmé par un connaissement ou par n'importe quel document similaire habilitant le transport des marchandises par mer* ».

Inspirés par cette Convention, les législateurs algérien et français exigent que le contrat de transport maritime de marchandise soit prouvé par un connaissement ou un autre document similaire⁹³ alors même que c'est un contrat consensuel qui en principe pourrait exister par lui-même⁹⁴.

Le contrat de transport maritime de marchandises doit donc être distingué des autres contrats en ce qu'il implique une responsabilité présumée du transporteur maritime, responsabilité qui, dans les autres types de contrats, peut être écartée si la preuve d'une cause étrangère est

⁹² En vertu de cela, l'article 3 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signée à Bruxelles, le 25 août de 1924, établit comme obligation du transporteur l'émission d'un connaissement après avoir reçu et chargé les marchandises.

⁹³ Voir article 748 du CMA : « ... *Après réception de la marchandise, le transporteur ou son représentant est tenu, sur la demande du chargeur, de lui délivrer un connaissement..* »

Voir article 5422-3 code des transports français : « Le transporteur ou son représentant délivre au chargeur, sur sa demande, un écrit dénommé connaissement ».

⁹⁴ Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, titre : contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, page 53 et suivants.

rapportée⁹⁵.

A titre d'exemple, aujourd'hui les marchandises sont transportées essentiellement dans des conteneurs, mais ces derniers pourraient avoir une autre destinée. En effet, on peut très bien imaginer un contrat de location d'un conteneur contenant un engagement spécifique de mise à disposition⁹⁶ à une personne de ce moyen de transport, mais qui ne signifie pas qu'un contrat de transport maritime a été conclu car le conteneur peut être destiné à une utilisation différente.

De manière générale, le contrat de transport peut faire naître des obligations pour les parties bien avant la remise de la marchandise au transporteur ou à son mandataire. Au demeurant, le transporteur est lié par la réservation faite par le chargeur qui, par le jeu d'une note de réservation (booking note) a réservé une place sur un navire déterminé, pour un transport à effectuer un jour donné. De la même manière, le chargeur est tenu d'acheminer à quai la marchandise concernée au jour fixé⁹⁷.

19. Spécificité du contrat de transport maritime de marchandise ;

Alors que le contrat de transport est conclu entre transporteur maritime et

⁹⁵ Voir article 1147 du cc : « *Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part* »

⁹⁶ Transport maritime et régime portuaire page 275

⁹⁷ Droit maritime, chap. 2, conclusion du contrat de transport, p. 633.

le chargeur il est néanmoins signé au profit du destinataire. Même si ce dernier n'apparaît pas en personne lors de la conclusion du contrat, c'est lui qui se présentera au port d'arrivée pour prendre livraison de la marchandise, comme c'est lui qui bénéficiera d'une action en responsabilité – action contractuelle contre le transporteur maritime au cas où la marchandise est endommagée ou perdue⁹⁸.

La doctrine s'est néanmoins longtemps interrogée pour expliquer cette intégration au contrat d'une personne qui, à l'origine, n'a pas participé à sa conclusion.

Après près d'un siècle de débats, la majorité de la doctrine considère aujourd'hui que c'est la nature des choses qui fonde les droits du destinataire. Le contrat de transport est, dès sa conclusion, dès l'origine, un contrat à trois personnes ; « *il implique, par sa nature, le droit pour le destinataire de se prévaloir de la convention intervenue entre transporteur maritime et chargeur aux fins de déplacement de la marchandise* »⁹⁹. *Mais, est-elle pour autant opposable dans toutes ses dispositions au destinataire ?*

20. *Clauses spécifiques du contrat* ; Alors que le contrat de transport maritime est considéré, de fait, comme étant un contrat tripartite, son caractère consensuel peut être remis en question, ainsi que nous le verrons dans la deuxième partie, en ce qui concerne les clauses qui y sont insérées.

⁹⁸ Droit maritime, chap. 2, conclusion du contrat de transport, p. 634.

⁹⁹ Droit maritime, chap. 2, conclusion du contrat de transport, p. 635

Cette remise en cause s'exerce en général par le destinataire de la marchandise qui certes, est considéré comme une partie au contrat, mais n'étant pas lui-même signataire de celui-ci, la question de la connaissance et de l'acceptation dédites clauses fait souvent l'objet d'un contentieux complexe.

A titre d'exemple, nous pouvons citer la « clause *Paramount* » ou aussi appelée clause « souveraine »¹⁰⁰ qui a pour objet de définir la loi applicable. Elle permet aux contractants de soumettre le contrat à la Convention de Bruxelles ou à un autre régime juridique qui peut être national ou international¹⁰¹.

Si, une « clause *Paramount* » est insérée au contrat, elle va se voir opposée au destinataire alors même qu'il n'était pas partie au contrat de transport, il va ainsi la découvrir en même temps qu'il découvrira le connaissement ou bien postérieurement à son émission de sorte que la question de son opposabilité au destinataire fait souvent l'objet de contestations devant les juridictions.

La difficulté du juge saisi d'un litige relatif à un contrat de transport maritime international est de vérifier si la convention de Bruxelles de

¹⁰⁰ il s'agit, comme le précise le doyen Rodière, d'une clause souveraine : voir Lamy Transport Tome 2, P384.

¹⁰¹ C'est est une clause par laquelle les parties soumettent volontairement leurs contrats de transport à une autre loi que celle qui a normalement vocation à le régir.

1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance est applicable. Cette convention dans sa version de 1968 (Règles de Visby) a été ratifiée par la France, mais pas par l'Algérie.

Ainsi, le contentieux issu du contrat de transport maritime de marchandise lié à l'opposabilité d'une telle clause soumis à une juridiction algérienne peut être tenu en échec par la législation algérienne interne impérative, alors que le juge français fera application de la Convention de Bruxelles à tout contrat de transport international quand ce connaissance stipule : « *les dispositions de ladite Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat* »¹⁰². Ainsi, peu importe son caractère d'ordre public, la loi française doit s'effacer devant une clause Paramount renvoyant à la Convention de Bruxelles amendée¹⁰³.

Nous attirons cependant l'attention du lecteur sur le fait que cette clause peut aussi poser difficulté dans son opposabilité à l'égard du chargeur quand il s'agit d'un document émis par voie électronique tel que le « *Seaway bill* », la « *la lettre de voiture* » ou toute autre document similaire.

¹⁰² Le juge doit ainsi s'assurer que les conditions que la convention pose à sa propre application sont vérifiées. Pour ce qui concerne les critères *rationae loci*, il convient que le connaissance soit émis dans un Etat partie ou que le transport se fasse au départ d'un Etat partie. Le champ d'application *rationae materiae* vise quant à lui les opérations de transport comprises entre chargement et déchargement du navire au sens de la convention. Dès lors la convention ne trouve pas à s'appliquer pour les opérations postérieures au déchargement

¹⁰³ Lamy transport, tome 2, p. 324 article 587.

La question de l'opposabilité au chargeur des clauses insérées dans ce type de documents émis par voie électronique s'apprécie au regard des relations d'affaires entretenues entre les parties.

21. Conclusions ; Le contrat de transport maritime de marchandise est différent des autres contrats tels que la charte partie en ce qu'il a pour objet l'acheminement de la marchandise d'un point A à un point B. Son caractère synallagmatique et consensuel permet d'imaginer que celui-ci puisse être conclu par un échange de télex ou même résulter d'un simple accord verbal (abstraction faite des problèmes de preuve que la chose poserait). Néanmoins, souvent soumis au droit international en raison de l'extranéité du transport, le contrat de transport maritime comporte presque systématiquement des clauses désignant le droit applicable au contrat, dites clauses *Paramount*. L'opposabilité de ces clauses donne lieu à un abondant contentieux qui s'appréciera par les juges étatiques au regard de leur loi interne.

2) Exécution du contrat de transport maritime des marchandises:

En pratique, le transitaire joue un rôle important dans la conclusion du contrat de transport de marchandise par mer étant donné que le commerçant qui veut expédier une marchandise par voie maritime s'adressera généralement à un transitaire.

C'est donc le transitaire qui préparera les documents indispensables au

transport, note de mise à quai puis connaissance. Disposant de formulaires utilisés par tous les transporteurs desservant le port, il prendra le formulaire approprié et y portera toutes les mentions adéquates: nom du chargeur, nom du destinataire, nature de la marchandise, nombre de colis etc., puis il transmettra ces documents au transporteur, qui en vérifiera lui-même les données, à moins que la vérification ne soit faite par l'entreprise de manutention qui agit pour son compte. La marchandise embarquée, le transporteur retournera les documents au transitaire qui les tiendra à la disposition du chargeur¹⁰⁴. Une fois la marchandise embarquée, le transporteur doit délivrer un connaissance dit « embarqué » ou « shipped » ou « bill of lading » et aussi mettre le nom du navire sur lequel a été transporté la marchandise¹⁰⁵ sur la demande du chargeur, et après qu'il ait reçu les marchandises.

Il est par conséquent nécessaire de distinguer ce document de la remise du *connaissance* « *reçu pour embarquement* » ou « *mate's receipts* », qui est un titre provisoire délivré pour la marchandise à transporter¹⁰⁶ ou on doit dresser un inventaire détaillé de toutes les

¹⁰⁴ Droit maritime, chap. 2, conclusion du contrat de transport, p. 636.

¹⁰⁵ Article 749 du code maritime algérien : « le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour déposer des marchandises et en obtenir la livraison » et 750 du code maritime algérien : « si au cours de la réception des marchandises le transporteur a délivré au chargeur des documents lui donnant droit à ces marchandises, il peut faire dépendre la délivrance du connaissance de leur restitution ».

¹⁰⁶ Juan Materno Vazquez, *Contratos de Transporte marítimo y terrestre de Mercaderías*, Organisation des Etats américains, Comité Juridique interaméricain, Rio de Janeiro, Brésil, Décimo Curso de Derecho internacional, août 1983. JJV voir aussi Alter, op. cit., p.

choses reçues en indiquant les éventuelles avaries ou dégâts qu'elles pourraient avoir au connaissance.

Il y a d'autres documents qui peuvent être émis à la place du connaissance tels que, la lettre de voiture maritime (sea way bill) ou l'ordre d'expédition dans le cas du petit cabotage.

C'est pourquoi nous allons voir dans un premier temps la manière dont s'exécute le contrat de transport sous connaissance (a) avant de traiter des autres types de documents de transport(b).

a) Exécution du contrat de transport sous connaissance :

Le document le plus utilisé dans le transport de la marchandise par mer est le connaissance, il être *nominatif*, lorsqu'il indique le nom et l'adresse du destinataire, à l'*ordre* du chargeur ou du réceptionnaire, dans ce cas il est transmissible par simple endossement, et au *porteur*, sans aucune indication, ce dernier se transmet par la simple remise du document¹⁰⁷.

22. *La forme du connaissance* ; Le connaissance est établi en au moins deux exemplaires, datés et signés par le transporteur¹⁰⁸ ; chaque exemplaire comporte des indications relatives à la

135.

¹⁰⁷ González Lapeyre page 21.

¹⁰⁸ D. n° 66-1078, 31 déc. 1966, art. 37, JO 11 janv. 1967

marchandise¹⁰⁹ et à son destinataire¹¹⁰. D'abord, l'indication des parties, puis le nom du transporteur ainsi que l'identification du chargeur et du destinataire et enfin, l'identification de la marchandise conforme à la déclaration du chargeur et éventuellement des indications du transporteur concernant l'état de la marchandise¹¹¹.

Inspiré du principe de droit de l'inopposabilité des exceptions, la *Convention de Bruxelles* précise que la preuve contraire au texte du connaissement n'est pas admise lorsqu'il a été transféré à un tiers porteur de bonne foi¹¹².

23. *Connaissement électronique* ; Le connaissement visé par la Convention de 1924 concerne uniquement le connaissement papier, mais aujourd'hui avec la dématérialisation, les besoins en terme de temps et d'économie est apparu un nouveau type de connaissement dit « *connaissements électroniques* ». En effet, les transactions dématérialisées offrent une alternative permettant à la fois de réduire les coûts liés à l'édition de formules et d'accélérer la circulation des documents contractuels entre des points éloignés. Dans ce contexte, des documents électroniques non négociables, tels les *data Freight Receipt*

¹⁰⁹ Conv. de Bruxelles, 25 août 1924, art. 3-3 ;D. n^o 66-1078 préc., art. 35

¹¹⁰ Lamy Logistique - Partie 4- Transports – Distribution physique- Transports aériens, maritimes et commission de transport- Etude 420- Transports maritimes- Section I- Cadre juridique et exécution du transport maritime- 420-6 - Documents de transport maritime- a) Le connaissement.

¹¹¹ Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, titre : Contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, page 53 et suivants.

¹¹² Art. 3, par. 4.

ou les *Express Cargo Bills* ont été élaborés par la pratique.

Cependant, l'expression « *connaissance électronique* » désigne un système complexe fondé sur des registres électroniques sur lesquels sont consignés les ordres des titulaires successifs et les informations usuels figurant au connaissance. Les exigences de forme du droit français et algérien interdisent de qualifier de connaissance des instruments contractuels organisant des échanges de données informatisées même s'ils remplissent les fonctions traditionnelles du connaissance négociable¹¹³.

Les problématiques liées au connaissance électronique ne sont pas soumises aux juridictions algériennes étant donné que ce type de connaissance n'est pas utilisé dans les transports au départ et à destination de l'Algérie, c'est pourquoi, nous ne le traiterons pas dans la présente étude.

24. *Document probatoire de la réception de la marchandise*, par le connaissance, le transporteur reconnaît avoir reçu la marchandise comme décrite pour la transporter étant donné que le connaissance dit «*embarqué*», ou «*shipped*», est la preuve que la marchandise est à bord du navire et un fois remise au destinataire, le connaissance va lui servir de pièces de référence pour contrôler et recevoir sa marchandise ou encore contester sa consistance ou son état.

¹¹³ www.lexmaritima.net/travaux/bolloviad.html

Le connaissement est aussi un *titre représentant la marchandise* reçue pour le transport, il confère au porteur le droit de réclamer la délivrance de la marchandise à sa destination¹¹⁴, il est ainsi dressé un PV de réception par le destinataire de la marchandise par référence au connaissement.

En cas de contestation de dommages ou de manques, l'expertise maritime va se servir du contenu du connaissement pour en établir la quantité et la qualité auxquels s'ajouteront les factures qui détaillent la consistance des marchandises embarquées à l'origine.

La détention du connaissement donne ainsi au porteur la légitimité de la possession de la marchandise et sa transmission vaut transfert de cette possession à un tiers.

Par ces caractéristiques de représentation de la marchandise, le connaissement favorise le commerce international en permettant la vente, le gage sur les marchandises embarquées et aussi l'obtention de crédits documentaires¹¹⁵.

En effet, le crédit documentaire (ou lettre de crédit) est un instrument par lequel la banque de l'acheteur prend l'engagement irrévocable de payer un fournisseur, à condition que ce dernier satisfasse à l'obligation de produire un certain nombre de documents spécifiques à l'avance de sorte que le fournisseur a l'assurance d'être payé après avoir fourni les

¹¹⁴ Michel Alter, *Droit des transports*, 3e éd., 1996, Dalloz, p. 139

¹¹⁵ Article 3 de la Convention de Bruxelles.

documents nécessaires et l'acheteur ne devra payer qu'une fois le document produit par le fournisseur, soit une fois la marchandise livrée en bonne état.

Aussi contenu de la rapidité des transactions internationales dans certains cas, le connaissement va servir de moyen pour transférer la propriété de la marchandise en cours de voyage et dans ce cas, la marchandise va changer de propriétaire avant même sa livraison par ce qu'elle aurait été vendue par le destinataire à un tiers qui va devenir nouveau donneur d'ordre.

Dans ce dernier cas le connaissement au porteur convient le mieux comme formule pour permettre le changement de destinataire de la marchandise.

b) Exécution du contrat de transport avec les autres titre de transport

L'accroissement du commerce international allié aux progrès technologiques et logistiques ont permis la révolution du conteneur et engendré une accélération des cadences des opérations portuaires. Sur les porte-conteneurs il est devenu quasiment impossible d'établir un connaissement, comportant les mentions obligatoires définies par la convention de 1924 et signé par le transporteur, avant le départ du navire. Aussi, ces dernières années, pour ce type de transport, sont apparues d'autres documents, tels que la lettre de transport maritime. Mais ces

documents ne sont ni des titres négociables ni des actes de propriétés comme l'est le connaissement¹¹⁶.

Le rôle de ces documents est limité à formaliser le contrat de transport maritime de marchandise et à la représentation de la marchandise. Cela signifie qu'ils ne présentent pas les mêmes garanties que ces du connaissement auprès de la banque. Mais, cela ne signifie pas que l'acheteur ne peut pas obtenir de crédit documentaire auprès de sa banque.

25. *Les différents types de documents de transports* : Le contrat de transport de marchandises par mer peut s'accompagner des documents suivants :

- *La lettre de transport maritime (en anglais sea way bill)* est un document servant de preuve du contrat de transport et comporte les informations suivantes : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur ou encore le nom et l'adresse du destinataire.

C'est donc un document non négociable et même s'il sert de preuve de la réception de la marchandise à bord du navire, elle n'est pas pour autant un titre de propriété de cette même marchandise. Mais, le lettre de transport est un document facile à établir et donc est idéal dans les transports de courtes distances qui ne nécessitent pas de transaction commerciales durant le trajet. Ce document est d'ailleurs souvent utilisé

¹¹⁶ www.lantenne.com/Le-lettre-de-transport-maritime_a14440.html

dans les transports entre Marseille et Alger.

En tout état de cause, le caractère non négociable de la lettre de transport présente aussi des avantages en ce qu'il permet au réceptionnaire de prendre livraison de la marchandise en justifiant seulement de son identité et en prouvant qu'il est bien le destinataire figurant sur le document émis au départ. Il n'aura pas besoin de présenter l'original de la LTM alors, que lors du transport sous connaissance, la présentation d'un original est la condition sine qua non pour enlever la marchandise. Cette facilité d'enlèvement permet donc d'éviter la lettre de garantie bancaire à la livraison que réclament les transporteurs en cas de non-présentation des connaissements par le destinataire¹¹⁷.

- ***Billet de bord***, qui est un document de réception des marchandises délivré par les armateurs ou leurs représentants, pour constater la réception en bon état des marchandises et si les marchandises ne sont pas conformes, on porte des réserves au billet de bord¹¹⁸ ;
- ***Booking note*** (*note de réservation de fret*), c'est un contrat né d'une pratique commerciale répondant aux besoins de commodité et de sécurité des déplacements de certaines catégories de marchandises, telles que les céréales, ne se rattachent, par essence, ni aux transports maritimes, ni aux affrètements, mais doivent être assimilés aux premiers

¹¹⁷ idem supra (www.lantenne.com/Le-lettre-de-transport-maritime_a14440.html)

¹¹⁸ www.lomag-man.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf

ou aux seconds selon les stipulations qu'ils contiennent¹¹⁹ ;

Dans le contrat de transport maritime, c'est donc un engagement écrit d'un chargeur ou un transitaire de réservation d'espace sur un navire pour un lot de marchandise conventionnel ou de vrac. Il peut dès lors être considéré comme un contrat de transport simplifié.

Ceci dit, le booking-note est souvent utilisé dans le cas de l'embarquement de la marchandise comme dans le transport de colis dont le tonnage n'est pas important, mais dont les délais sont impératifs, l'écrit préliminaire est constitué par le *booking-note*, qui devient une preuve de la formation du contrat.

De manière générale, que ce soit en droit français ou en droit algérien, les lettres de transport maritime sont des documents de transport de marchandise par mer soumis aux règles qui sont édictées pour l'ensemble des transports de marchandises par mer si le transport s'effectue au départ ou à l'arrivée du port du pays d'un des pays énumérés plus haut.

La question qui fait cependant débat réside dans l'application de la Convention de Bruxelles, en particulier quand il s'agit de désigner la règle des conflits.

¹¹⁹ Aix, 2 mars 1972, DMF 1973.74 cité p. 437, ouvrage Droit du commerce international Jean- Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup Précis 3^e édition.

Au demeurant l'article 1^{er} alinéa *b* de la convention de Bruxelles vise les contrats de transport constatés par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer.

On pourrait en déduire que tous les documents non assimilés au connaissement ne relevaient pas de la convention de Bruxelles.

La question est d'autant plus épineuse si la lettre de transport maritime relève d'une loi étrangère, le tribunal compétent devra rechercher, à défaut de pouvoir appliquer la Convention de Bruxelles directement, la loi nationale compétente, la lettre de transport peut ainsi engendrer une grande confusion sur le plan international du point de vu des règles applicables.

Enfin, la lettre de transport maritime n'a pas pour vocation le transfert de propriété ainsi que c'est le cas pour le connaissement, il est néanmoins possible de lui donner cette vertu en utilisant l'exploit d'huissier, selon les dispositions régissant le transport des créances.

Ça reste néanmoins un procédé trop lourd en particulier quand il s'agit d'un transfert entre des parties résidents dans des endroits différents du globe terrestre, notamment en ce qui concerne le respect du formalisme qui doit accompagner ce type d'actes extrajudiciaires.

Sachant par ailleurs que même dans le cas de l'accomplissement

des formalités, elles peuvent s'avérer inutiles si le nouveau propriétaire ne les a pas acceptés.

C'est donc une pratique trop lourde, trop longue et pas certaines pour être utilisée dans la pratique.

26. *En conclusion section I,* Le contrat de transport maritime de marchandises ne peut exister seul, il doit être accompagné d'un document le matérialisant tel que le connaissement, la lettre de transport maritime ou tout autre document similaire. La fonction première de ces documents sera donc de rapporter la preuve du contrat de transport d'une part et d'autre part de rapporter la preuve de l'embarquement de la marchandise à bord du navire et sa prise en charge et par le transporteur maritime.

Ces documents permettent aussi aux banquiers, porteurs des documents, d'acquiescer une garantie sérieuse, qui justifie les crédits documentaires qu'ils accordent à leurs clients alors même que le lien entre les documents de transport et les marchandises reste purement formel¹²⁰.

Cependant, même si l'on peut utiliser plusieurs types de titres de transport pour acheminer la marchandise par mer, le connaissement reste le document le plus utilisé dans le transport de la marchandise par mer étant donné qu'il constitue un titre de propriété de la

¹²⁰ Droit du commerce international Jean-Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup Précis 3e édition –p. 521.

marchandise et permet donc à son porteur de transférer la propriété de celle-ci quelque soit l'endroit ou elle trouve.

SECTION II) Rôle et fonctions du connaissement dans la formation du contrat de transport maritime de marchandises :

L'accord conclu entre le chargeur et le transporteur maritime est le plus souvent matérialisé par le connaissement (*Bill of lading*). En plus de cette fonction première, le connaissement a plusieurs autres fonctions liées à : la représentation, la description et la transmissibilité de la marchandise transportée.

27. Définition du connaissement ; La Convention de Bruxelles de 1924 ne donne pas de définition du connaissement (en anglais " bill of lading ") mais développe uniquement ses fonctions aux articles 1 (b) et 3.

Ainsi, on peut en déduire que le connaissement est un acte principal car il pour rôle de constater le contrat de transport maritime de marchandises. En d'autres termes, constater l'engagement contractuel du transporteur à l'égard du chargeur pour acheminer la marchandise d'un point A à un point B conformément à quantité, la nature, la qualité et état de la marchandise décrite dans ce même connaissement.

La définition du connaissement n'y est pas non au code des transports Français qui se contente d'indiquer que le transporteur doit remettre le

connaissance au destinataire¹²¹, laissant ainsi la charge de cette définition à la doctrine.

Au demeurant, une fois la marchandise « embarquée » le chargeur transmettra un original du connaissance au destinataire afin que ce dernier puisse le présenter au transporteur au moment de la livraison de la marchandise, le connaissance est en conséquence un acte de propriété de la marchandise transportée. Comme pour les chèques de banque, le connaissance est finalement un titre endossable qui à son titulaire d'en transférer la propriété.

L'article 749 du code maritime algérien définit le connaissance comme suit: « *le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de la transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison* »¹²².

Ainsi, pour définir le connaissance, le législateur Algérien se contentera de rappeler la fonction première du connaissance : la preuve de la conclusion d'un contrat de transport maritime de marchandises.

¹²¹ Article L5422-3 : « Le transporteur ou son représentant délivre au chargeur, sur sa demande, un écrit dénommé connaissance. Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers de bonne foi»

¹²² Article 749 CMA

28. *Mode de fonctionnement du port d'Alger*, c'est le transporteur qui remet le connaissement au destinataire par l'intermédiaire du consignataire de la marchandise suivant les formes de paiement mises en place dans la procédure de la vente internationale.

En pratique, avant le départ du navire, l'armateur transmet au consignataire tous les documents relatifs au navire et à la marchandise qu'il transporte : le nom et le type du navire ainsi que ses caractéristiques, la nature de la marchandise et ses caractéristiques, l'ETA prévisionnel, la copie du manifeste et du connaissement et le nom du réceptionnaire de la marchandise.

Le consignataire informe les autorités portuaires afin d'obtenir un poste à quai et commander les servants du navire : pilote, remorqueur..

Il informe aussi, par le biais d'un avis d'arrivée, le client ou le transitaire et lui remet le bon à délivrer contre présentation du connaissement original et paiement des droits et frais exigibles.

Si la nature des marchandises transportées le nécessite, le transitaire effectue une demande d'admission auprès de l'inspection aux frontières avant d'engager la procédure de dédouanement.

C'est le transitaire qui procède à l'opération de dédouanement ; il établira de ce fait la déclaration qui doit contenir les éléments suivants :

- le nom et adresse du déclarant
- la désignation des colis

- la nature des marchandises
- l'identification des marchandises
- l'identification des marchandises par leurs espèces, leur valeur et leur origine
- la position tarifaire des marchandises
- le taux et les taxes applicables
- le numéro de codification statistique des marchandises ainsi que celui du pays de provenance et d'origine, au régime douanier et à l'entreprise.
- le lieu et la date de la déclaration.

Les services des douanes remettent alors un « *bon à enlever* », un cachet sera apposé sur le connaissement ou bien sur l'avis d'arrivée¹²³.

De son côté, pour assurer le paiement, il est généralement demandé au destinataire d'effectuer une demande de crédit documentaire. Ce crédit qui est accordé par la banque émettrice à la suite d'une analyse précise des termes du crédit notifié, le bénéficiaire du crédit, pourrait être amené à solliciter des modifications auprès du donneur d'ordre directement, ou par l'intermédiaire de la banque modificatrice, ceci pour pouvoir réaliser le crédit documentaire sans courir le risque de se voir refuser le paiement.

Concrètement pour avoir ce document, le destinataire doit demander une facture pro-forma au fournisseur. Si les parties se sont mises d'accord

¹²³ mpviut.com/marketindus/dedouanement/GuideClient.pdf

pour le paiement du fret à l'étranger, celui-ci s'effectuera en devises, si c'est en Algérie, ce sera en Dinars en application de l'article 5 du règlement de la banque d'Algérie n° 07-01¹²⁴.

Une procédure simplifiée est cependant ouverte aux sociétés importatrices de matières premières, celles-ci n'ont pas besoins de demander un crédit documentaire, le paiement par remise des originaux des connaissements ainsi que le certificat d'analyse ou de contrôle qualité (selon le type de produit) suffit ; à réception desdits documents par la banque algérienne qui les y domicilie, la banque procédera au transfert immédiat de la somme d'argent à la banque du vendeur étranger.

Lorsqu'il n'y a pas paiement de la marchandise par le destinataire au chargeur, la banque n'est pas sollicitée pour procéder au transfert étant donné que c'est une marchandise sans paiement et donc le connaissement vient directement du chargeur au destinataire ou remis par l'intermédiaire du transporteur lui-même accompagnant la marchandise pour en faire la preuve à la livraison et si nécessaire au vu également des factures s'il y a lieu.

Ainsi, dans certains cas, le connaissement vient par l'intermédiaire de la banque mais comme étant un connaissement non libéré, il est remis par la banque de domiciliation de la valeur de la marchandise ou les fonds sont déposés par l'acquéreur pour payer la banque du vendeur, au

¹²⁴ art. 5 règlement 07-01 : « Toute facturation ou vente de biens et services sur le territoire douanier national s'effectue en dinars algériens sauf cas prévus par la réglementation en vigueur ».

destinataire pour aller retirer avec la marchandise auprès du transporteur pour revenir en vue de donner l'ordre à sa banque mais aussi des factures libérées pour que la banque libère le paiement en faveur de la banque du vendeur qui est situé à l'étranger.

Une fois que la marchandise est retirée, la banque du destinataire donne un délai au destinataire pour dire s'il l'a reçu ou pas et ce délai est fixé en fonction des réglementations bancaires de chaque pays qui, en réalité, ne dépasse pas deux mois pour procéder au paiement de la banque du vendeur.

Précisons cependant que le connaissement peut aussi est expédié par le changeur au destinataire pour le présenter au transporteur ou au consignataire de la marchandise.

Dans tous les cas, si la marchandise n'arrive pas, il n'y pas libération du connaissement et par conséquent il n'y aura de paiement jusqu'à ce que la responsabilité soit fixée sur la non-conformité de la marchandise ou qu'elle soit élucidée dans le cadre d'une procédure et d'un contentieux maritime de la marchandise.

Une fois la marchandise est entre les mains du consignataire, représentant du transporteur (agent du transporteur), celui-ci met à la disposition du destinataire invité par des exploits ou convocations ; La marchandise est dès lors gardée deux mois puis le représentant du transporteur peut donner avis à l'expéditeur de la marchandise comme quoi la marchandise n'a pas été enlevée et dans ce cas suivant la procédure du

système de paiement prévu, le paiement peut s'opérer par la banque elle-même et le transporteur garde la marchandise dans le magasin durant deux mois¹²⁵, mais il peut proroger ce délais jusqu'à deux années si la marchandise ne périt pas.

Au cours du délai susvisé, le transporteur peut procéder à la vente d'une partie de la marchandise ou de sa totalité à concurrence du montant de son fret en garantie de ce dernier. Les services douaniers de leur coté peuvent procéder à la vente aux enchères de la marchandise non dédouanée pour recouvrer les taxes douanières que le destinataire à la charge de payer.

Le destinataire à donc la charge de faire jouer les procédures qui lui sont ouvertes par la loi pour rechercher la faute pour les motifs qu'ils l'ont conduit à ne par enlever la marchandise dans la cadre d'un contentieux soit contre le vendeur à l'origine de la marchandise pour dol ou non respect des spécifications convenues ou pour vice caché et ce dans un délai d'une année garanti par la loi contre le vice caché¹²⁶; soit contre le transporteur maritime.

La Convention de Bruxelles rappelle ainsi le rôle déterminant du connaissement qui matérialise l'engagement du transporteur maritime pour acheminer la marchandise prise en charge afin de la délivrer au port de destination et c'est à ce moment que s'engage sa responsabilité à l'égard du destinataire en cas de pertes ou dommages causés à cette même

¹²⁵ Article 795 CMA

¹²⁶ Article 383 du code civil algérien

marchandise.

Le délai d'acheminement dépend du type de transport¹²⁷ et même si la Convention de Bruxelles ne prévoit pas, la pratique veut que le transporteur délivre un document appelé « *ETA prévisionnel* » qui permet aux parties de connaître les délais approximatifs d'acheminement de la marchandise à destination.

Une fois la marchandise arrivée au port de destination et que des pertes ou avaries ont été constatées, les parties procèdent par voie d'expertise pour leur évaluation et pour déterminer le moment au cours duquel ils seraient survenus. Si l'expertise révèle que des avaries ou des pertes sont survenues au cours du transport maritime ou de la manutention¹²⁸ le transporteur sera tenu pour responsable car il reste garant de la marchandise tant qu'il n'a pas remis celle-ci au destinataire. Ce principe de « *responsabilité présumée* », instauré par la Convention de Bruxelles, a été affirmé par la Cour Suprême algérienne à l'occasion de plusieurs arrêts¹²⁹.

¹²⁷ Le délai de l'action en responsabilité du destinataire contre le transporteur maritime est d'un an à compter de la livraison de la marchandise, passé ce délai l'action est prescrite en application de l'article 743 du code maritime algérien.

¹²⁸ A charge pour le transporteur maritime non responsable de la manutention de se retourner contre le manutentionnaire dans les délais requis par le biais d'une action récursoire dont le délai est de trois mois à compter de la date de l'enrôlement de l'action du destinataire contre le transporteur.

¹²⁹ A titre d'exemple nous pouvons citer les arrêts suivants : arrêts n°139907 du 9 juillet 1996, concernant la responsabilité du transporteur durant le chargement et le déchargement, arrêts : n° 107294 du 26/03/1996 ; n° 135606 du 27/02/1996, sur la responsabilité du transporteur durant le voyage : n° 679679 du 27/10/1991, n° 79552 du 20/12/1992.

Nous avons vu que la remise du connaissement par le transporteur est l'action qui matérialise le début de l'exécution du contrat de transport maritime de marchandises ; les éléments qui y seront inscrits auront dès lors une importance cruciale dans la détermination de la responsabilité du transporteur (A).

Le contrat de transport maritime étant finalement un ensemble d'accords de volontés, parfois non écrits, qui se voient matérialiser par le connaissement dont les fonctions et le rôle seront crucial dans l'exécution du contrat de transport(B).

A) L'importance des clauses dans la rédaction du connaissement:

La rédaction du connaissement est très importante pour l'ensemble des parties au contrat de transport maritime de marchandise car, les éléments qui y seront inscrits vont être le point de départ pour déterminer la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou d'avaries.

En effet, le connaissement en plus d'être un moyen de paiement, c'est un acte qui constate la propriété de son titulaire sur la marchandise dont il fait cas et doit donc comporter les mentions utiles fidèles à la composition de la marchandise notamment le poids, la nature, la catégorie, les signes distinctifs sommaires (la marque), la quantité etc.. et dans un document annexe les observations du transporteur sur l'état ou réserves de cette marchandise tels que : les détériorations des manques et autres défauts pour exclure sa responsabilité vis- à-vis du destinataire ou de ses

représentants comme le transitaire¹³⁰.

C'est pourquoi, ce paragraphe traitera de deux parties, la première développant le contenu du connaissement (2) et la deuxième faisant la lumière sur l'importance de ce contenant dans l'exécution du contrat de transport (3)

1) Contenu du connaissement :

En général, le connaissement est établi par le capitaine du navire qui peut être soit le transporteur lui-même ou bien son représentant, celui-ci (le transporteur) est un professionnel qui peut être l'armateur ou le capitaine du navire ou encore le dirigeant de plusieurs navires, ça peut aussi être une société de capitaux ou de personnes etc..., ça peut être enfin une personne physique qui exerce la profession de transporteur.

Outre les compagnies maritimes, le connaissement peut être émis par différents opérateurs comme suit :

- *connaissement direct (Trough Bill of Landing, TBL)* qui est un document de transport combiné émis par une compagnie maritime couvrant le transport principal et le poste-acheminement ;

¹³⁰ Le connaissement en blanc ; il ne porte pas le nom du destinataire, c'est un titre au porteur. Le connaissement à ordre ; il peut donner lieu à une suite d'endossement et c'est au dernier endossataire que revient la propriété de la marchandise.

Le connaissement à personne dénommée; le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement. Ce titre n'étant pas négociable, le destinataire ne peut le transmettre aux tiers.

- *connaissance Fiata (FBL)* qui est un document de transport combiné émis par un transitaire ou par un transporteur au nom du transitaire couvrant l'intégralité du transport ;
- *connaissance de transport combiné*, ce document est émis par une compagnie maritime couvrant l'intégralité du transport (maritime+pré et post-acheminement)¹³¹.

Au moment où le transporteur prend en charge la marchandise auprès du chargeur, le contrat de transport est établi de façon généralisé puis il est matérialisé par un connaissance que dresse le capitaine du navire au moment du chargement de la marchandise dont il fait le constat soit par lui-même ou par ses agents.

Une fois la marchandise arrivée au port de destination, elle est prise en charge par le consignataire de la marchandise qui est un auxiliaire du transport et qui agit sous la responsabilité du transporteur de la marchandise et avec des moyens appropriés, cela sous-entend une installation frigorifique ou électrique, les silos à graines etc...

Il n'est pas rare que les consignataires des transporteurs maritimes des marchandises soient des agents ou succursales du transporteur lui-même comme c'est les cas de sociétés des transports maritime appelées : CMA-CGM, MAERKS, CNAN.

¹³¹ www.lantenne.com/Les-fonctions-du-connaissance_a14433.html

La responsabilité du transporteur est maintenue si celui-ci a convenu de livrer la marchandise à l'usine du destinataire, loin du quai de son débarquement, ou dans une région lointaine à l'intérieur du pays de destination, ce qui oblige le transporteur à exercer ses responsabilités sur la marchandise durant le transport intermédiaire comme le transport terrestre ou par chemin de fer ou encore par véhicule et sur toutes les opérations de manutention qui seront faites sous sa responsabilité jusqu'à la livraison par le déchargement au lieu final de destination.

Ainsi, le connaissement suit la marchandise durant tout ce circuit comme étant son inventaire et le descriptif de son état, mais si la marchandise est transformée ou qu'elle présente des manques survenus en cours de voyage, le transporteur devra établir des amendements à son connaissement pour établir la nature des manquements.

Le connaissement doit donc contenir toutes les indications propres à identifier les personnes physiques ou morales liées au contrat de transport, la nature des marchandises et d'autres assortiments¹³² et notamment:

- ***nom du transporteur*** : si le transporteur n'est pas nommé dans le connaissement, l'armateur du navire à bord duquel les marchandises ont été embarquées, est présumé être le transporteur lui-même. Il en est de même lorsque le

¹³² Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, titre : contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, page54.

transporteur a été nommé dans le connaissement de façon imprécise¹³³ ou inexacte¹³⁴.

En effet, sur ce dernier point la Cour Suprême Algérienne considère que l'armateur est responsable des préjudices causés à la marchandise si la désignation du nom du transporteur maritime de la marchandise sur le connaissement n'est pas claire¹³⁵.

Nous attirons néanmoins l'attention du lecteur sur le fait que dans la pratique il existe aujourd'hui ce qu'on appelle « *transporteur contractuel – NVOCC* », il s'agit d'un « opérateur » acheteur de capacités de transport maritime qu'il offre ensuite à ses clients sous sa propre responsabilité (il établit le connaissement à son nom)¹³⁶.

C'est donc un opérateur qui délivre à ses clients des connaissements à son en-tête, désignant le navire qui effectuera le transport maritime. Le NVOCC, pour sa part, conclut un contrat de transport maritime avec un véritable armateur-transporteur. Celui-ci délivre au NVOCC un connaissement désignant ce dernier comme chargeur et comme destinataire, ce connaissement n'étant

¹³³ Arrêts de la Cour Suprême algérienne, chambre commerciale, du 09/07/1989 portant n° 39957, du 25/10/1993 n°111669, du 05/03/2002 n° 271334.

¹³⁴ Voir article 754 CMA.

¹³⁵ Arrêt chambre commerciale et maritime de la Cour Suprême n° 271334 du 05/03/2002.

¹³⁶ Voir définition du NVOCC sur le site : <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/nvocc.html>.

pas destiné à circuler et c'est le connaissance à l'en-tête du NVOCC qui remplira les fonctions commerciales nécessaires aux négociations.

Ainsi, le NVOCC peut paraître comme un transporteur apparent. Mais, en réalité, il est plus que cela. C'est un opérateur qui accepte d'assumer toutes les responsabilités du transport maritime, sans être lui-même transporteur¹³⁷. Il devient en conséquence un organisateur de transport, ce qui s'assimile, dans le monde du transport maritime, au commissionnaire de transport¹³⁸.

- **nom du chargeur** (expéditeur) : il arrive souvent que l'indication des noms des chargeurs soit sujette à caution. Cela ne résulte pas de motivations frauduleuses, mais des structures techniques du transport basées sur l'intervention quasi systématique d'intermédiaires professionnels, principalement transitaires et commissionnaires de transport. Ainsi, de façon tout à fait usuelle, le chargeur mentionné au connaissance ne sera pas le chargeur réel, mais son commissionnaire de transport, ou même son transitaire qui, pour encaisser des primes de fidélité, ne mentionnera que son identité et non celle de son mandant¹³⁹.

¹³⁷ Droit maritime, la conclusion du contrat de transport, p. 647.

¹³⁸ Le terme « organisateur de transport » regroupe plusieurs métiers dont « le groupeur » ; en maritime, les Groupeurs se sont appelés parfois NVOCC (voir définition sur le site : http://www.lantenne.com/L-organisateur-de-transport-le-commissionnaire-ou-transitaire_a14023.html)

¹³⁹ Droit maritime, contrat d'affrètement et contrats de transport, p. 642.

- ***nom du destinataire*** : Il en ira de même pour le destinataire dont l'identité sera occultée par celle d'un auxiliaire de transport, ou par la désignation du banquier qui a financé l'opération de négoce par un crédit documentaire. Souvent, en pareil cas, le nom du destinataire réel apparaît couramment au titre de la rubrique « notify », celui qui est en droit d'être avisé de l'arrivée de la marchandise, n'étant pas ainsi, formellement partie au contrat de transport¹⁴⁰.
- ***à notifier (Notify)*** cette mention vient suppléer le plus souvent le destinataire réel.
- ***nom du navire*** : en principe le transporteur est sensé indiquer le nom du navire et d'ailleurs les imprimés type du connaissement des lignes régulières prévoit l'indication de la désignation du nom du navire.

Cependant, s'il y a transbordement ou changement du navire, le nouveau navire doit être indiqué sur le connaissement initial quant il s'agit d'un connaissement « direct » ainsi établi :

Suivant l'article 764 du code maritime algérien, les transporteurs successifs ne peuvent émettre des connaissements séparés pour les trajets des transports effectués par eux qu'à la condition que ces connaissements séparés contiennent une mention expresse que les marchandises voyagent sous connaissement

¹⁴⁰ Idem

direct. Cela signifie que s'il y a un connaissement nouveau dit « connaissement séparé », ce nouveau connaissement doit contenir obligatoirement la mention expresse «*que les marchandises voyagent sous connaissement direct*». Rappelons ici que les stipulations et réserves de ces connaissements séparés ne sont opposables qu'entre les transporteurs successifs.

- ***La date*** : La date du connaissement est essentielle dès lors qu'elle fait foi de la date d'embarquement de la marchandise et conditionne, souvent, l'ouverture du crédit documentaire¹⁴¹. Une irrégularité dans la date du connaissement engage donc la responsabilité de son émetteur.

L'article 760 alinéa 2 du code maritime algérien oblige le transporteur à établir le connaissement au jour du départ du navire et oblige le transporteur à signer le connaissement au plus tard dans les 24 heures après le chargement ou tout au plus avant le départ du navire.

Ainsi la date de départ du navire correspond obligatoirement à la date du connaissement si ce dernier n'est pas daté.

- ***signature du chargeur*** : Contrairement à la Convention de Bruxelles et à la loi algérienne, toutes deux muettes sur la

¹⁴¹ Lamy transport, tome 2, édition 2011, page 312

question¹⁴², l'article 37 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 a longtemps imposé la signature du chargeur sur le connaissement. Cette règle, appliquée strictement par les tribunaux français, prouvait l'acceptation du chargeur qui se trouvait lié au contrat de transport et par là même aux clauses dérogatoires au droit commun y figurant¹⁴³.

Par décret du 12 novembre 1987¹⁴⁴ le législateur français a rendu la signature du chargeur pas obligatoire. Cependant, la jurisprudence française a durant des années considéré la signature du chargeur comme étant un élément déterminant pour rapporter la preuve que le chargeur a eu connaissance des clauses du contrat et qu'il les a acceptées¹⁴⁵. Aujourd'hui, il y a un revirement de la Cour de Cassation, qui désormais, considère que le chargeur ne peut ignorer l'existence des clauses insérées telles que la «*clause Paramount*» si elle figure «*de manière claire au recto du connaissement*» et si le transporteur maritime *est en relation d'affaires régulières* (ou suivies) avec lui¹⁴⁶.

¹⁴² L'article 748 CMA conditionne la validité du connaissement aux inscriptions propres à identifier les parties, mais ne pose aucune obligation quant à la signature du connaissement par le chargeur.

¹⁴³ Lamy Transport - Tome 2 - 2015, Partie 4 Transports maritimes ; Chapitre 4 : Documents de transport maritime ; Section 1 ; Le connaissement maritime 660 - Signature du connaissement ;

¹⁴⁴ D. n° 87-992, 12 nov. 1987, JO 18 nov., p. 13432

¹⁴⁵ Cass. com., 10 déc. 1991, n° 90-10.986, DMF 1992, p. 177 ; Cass. com., 10 janv. 1989, n°86-15.847, BT 1989, p. 243 ; CA Paris, 28 nov. 1990, DMF 1991, p. 438 ; CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1990, BTL 1991, p. 220 ; CA Paris, 5^e ch., sect. A, 17 avr. 1996, n° 17649/95, Pascual France c/ Cool Carriers.

¹⁴⁶ Cass. 1^{re} civ, 23 sept. 2015, no 14-17.542, BTL 2015, p. 603

La signature du chargeur est en tout état de cause un acte implicitement contractuel dès lors que celui-ci déclare par écrit devant le transporteur les marques, le nombre, la quantité et le poids des marchandises¹⁴⁷.

Soulignons ici que la question de la preuve en l'absence d'une signature pose problème en présence d'un connaissance dématérialisé. Ainsi que l'a rappelé Monsieur Olivier Cachard ¹⁴⁸« *En effet des exigences de forme telles que l'établissement de documents originaux ou l'apposition d'une signature apparaissent aussi bien dans les textes législatifs que dans la jurisprudence exigeante* ».

- **nombre de colis** : longueur, poids, volume et marques de marchandises qui doivent être apparents pour qu'elles soient reconnues et endossées par le transporteur¹⁴⁹. Ces mentions ont une force probante et peuvent être invoquées par le chargeur comme par le transporteur¹⁵⁰

¹⁴⁷ Article 753 du code maritime algérien.

¹⁴⁸ « Formalisme et dématérialisation du connaissance » ; Droit de l'informatique et des télécoms, 1998, Doctrine , p24-30.

¹⁴⁹ « Formalisme et dématérialisation du connaissance » ; Droit de l'informatique et des télécoms, 1998, Doctrine , p24-30.

¹⁴⁹ Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, titre : contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, page54 .

¹⁵⁰ Lamy transport, tome 2, édition 2011, page 311

Si le destinataire est en droit d'exiger la livraison du poids des marchandises figurent au connaissement, il ne peut en revanche réclamer une indemnité pour des manquements qui n'étaient pas portés au connaissement.

- ***état et conditionnement de la marchandise***¹⁵¹, il est hautement indiqué pour tout transporteur de s'enquérir avec exactitude sur les quantités et les qualités de toutes les marchandises mentionnées dans les manifestes, factures ou autres état que transporteur endosse à bord de son navire. De la même manière, les mentions portées dans le connaissement doivent être fidèles à la réalité en terme quantitatif et qualitatif.

Cependant, il faut relever ici sur ce point important qu'il est rare de rencontrer une opération de prise en charge de la marchandise

¹⁵¹ Article 3 Convention de Bruxelles: « 3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises ».

par le transporteur qui soit fidèlement rapportée dans les connaissements tant les facteurs ouvrant les marges des erreurs qui désignent les inexactitudes sont nombreux, sachant qu'il ne peut être pratiquement possible au transporteur de rentrer au fond des colis ou des sacs ou encore au fond des colis eux-mêmes ou des produits empotés ou embarqués pour connaître avec exactitude leur consistance et leurs natures et autres consistances et spécifications qui pourraient faire l'objet d'une protestation ou d'une réclamation antérieure de la part du destinataire, ce dernier a toutes les raisons de réclamer du transporteur ce qui est écrit dans le connaissement mais qui n'est pas forcément ce qui est embarqué.

Cet avertissement correspond aux sentiments qu'entretiennent les transporteurs qui doivent toujours répondre en cas d'expertise demandée par le destinataire au débarquement de la marchandise et sur laquelle va peser la présomption de responsabilité.

- **valeur de la marchandise** ; elle est avant toute chose établies et constatée par les factures qui en général accompagnent la marchandise (les principales facultés qui identifient et valorisent la marchandise).
- **montant du fret** : Le fret est le prix du transport de marchandises par mer; Il n'y a pas de forme bien déterminée et fixe pour les tarifs de

fret maritime et les compagnies fixent individuellement le montant de leurs prestations de services.

Plus ou moins liés aux usages portuaires, les différents paramètres à prendre en compte dans la détermination du taux de fret sont relatifs à la nature de la marchandise et de son emballage, de son rapport au poids ou au volume toujours à l'avantage du navire, des particularités d'arrimage ou de transport, de la longueur en mètre linéaire (quand il s'agit de transport de camions et semi-remorques à bord des navires rouliers), au forfait au conteneur par type de marchandise (taux CBR- Commodity Box Rate), au forfait au conteneur quel que soit le type de marchandise (taux FAK – Freight All Kinds).

Il y a néanmoins deux types de systèmes de taxation : la taxation d'après une unité payante et la taxation des conteneurs ;

Le premier mode de taxation est un mode général utilisé dans le transport des marchandises en vrac et/ou conditionnées, en conteneurs et en affrètement. Ici, la tarification se fait à l'unité du poids, du volume (la tonne ou le mètre- cube) au plus favorable pour la compagnie maritime. Pour un conteneur, le tarif est forfaitaire, exprimé à l'unité conteneur de 20 ou 40 pieds, variable selon le type de matériel revendiqué (dry, insulated, open top, flat, refrigerated).

En affrètement au voyage, au temps, coque nue ou avec équipage, les prix évoluent au gré de la demande selon des mécanismes qui pourraient être qualifiés de « boursiers ».

Une fois déterminée et l'unité pour le transport considérée, il s'agira de multiplier le taux de fret par le nombre d'unités payantes de l'envoi pour obtenir le montant total du fret¹⁵².

La valeur de la marchandise concourt également à la fixation du prix. Pour un même espace occupé sur le navire, le taux réclamé pour une marchandise de haute valeur sera supérieur à celui qui sera exigé pour le transport d'une marchandise de faible valeur. Pour les envois de marchandises dont la valeur est déclarée au connaissement parce qu'elle est importante, le fret est fixé « ad valorem ».

Le deuxième type de taxation est pratiqué par certaines compagnies qui proposent des tarifs dits « à la boîte » (box rates) indépendants des marchandises chargées. Mais la plupart du temps, le fret de base est calculé au forfait, au conteneur, par type de marchandise ou au conteneur quel que soit le type de la marchandise (taux dit FAK, freight all kinds). Ici la taxation des conteneurs est variable en fonction de trois situations :

¹⁵² « LE PAIEMENT DU FRET » Mémoire de Master 2 professionnel de Droit Maritime et des Transports Présenté par Mona GRID Sous la direction de Maître Christian SCAPEL, p. 15 et 16.

- Lorsque les conteneurs sont fournis par le transporteur (les tarifs seront très précis sur les conditions de mise à disposition des conteneurs, de frais d'emportage, de frais de surestaries éventuels ... ;
- Lorsque les conteneurs sont fournis par les chargeurs (il s'agit de conteneurs agréés par les armateurs, répondant aux normes prescrites par l'ISO - International Standardization Organization - et bénéficiant de l'agrément prévu par la Convention CSC - Convention pour la Sécurité des Conteneurs -) ; -Lorsqu'il s'agit de conteneurs de groupage (une taxation spéciale est prévue pour ces conteneurs regroupant des marchandises de nature différente et dont l'emportage est réalisé par un transitaire-groupeur dans ses propres entrepôts)¹⁵³.

Les modalités de paiement du fret étant généralement discutées entre les parties, cependant, cette règle ne semble plus au gout du jour concernant les échanges avec l'Algérie depuis 2012. En effet, les armateurs étrangers tels que (CMA CGM (France), MSC (Italie), Mediterranean Shipping Co (Hong Kong) et Arkas (Turquie) semblent imposer aux opérateurs algériens des paiements en CIF (Cout and fret) au lieu des paiements en FOB (Free on Board)¹⁵⁴.

Cette décision parait être une des conséquences du contentieux

¹⁵³ Idem

¹⁵⁴ http://www.lantenne.com/Algerie-les-armateurs-en-butte-aux-problemes-de-transfert-de-fonds_a706.html

portant sur le transfert des recettes en devise, contentieux qui ne va vraisemblablement pas s'apaiser avec la circulaire du 5 janvier 2010¹⁵⁵; celle-ci donne, en effet, aux douanes algériennes, le droit de s'opposer au transfert de fonds vers le pays d'origine de l'armateur pour tout revenu provenant du fret et des frais d'immobilisation des équipements au-delà de 90 jours.

Quelque soit les indications concernant les marchandises, celles-ci sont portées au connaissance sur la base des déclarations écrites du chargeur. Le chargeur est considéré dès lors avoir garanti au transporteur l'exactitude de sa déclaration concernant les marques, le nombre, la quantité et le poids des marchandises et à ce titre, il répond envers le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points.

Ladite responsabilité du chargeur ne libère toutefois pas le transporteur de sa responsabilité qui lui est ainsi transférée en prenant en charge la marchandise. La mention « *embarquée* » fait foi du chargement de la marchandise à bord du navire¹⁵⁶, ce qui implique que ce n'est qu'après le chargement des marchandises à bord du navire que le chargeur peut demander que le

¹⁵⁵ Circulaire n° 31/MF/DGD/SP/D012 du 5 janvier 2010 relative au contrôle des comptes d'escale et des comptes courants d'escale, La circulaire prévoit que tout revenu provenant du fret et des frais d'immobilisation des équipements (conteneurs, remorques, NDLR), dû aux compagnies maritimes par les importateurs et reçu par l'agent de l'armateur au-delà de 90 jours après l'arrivée du navire, ne peut être transféré.

¹⁵⁶ D. n° 66-1078, 31 déc. 1966, art. 34

connaissance porte la mention « *embarquée* »¹⁵⁷ et non pas en cours de chargement de celle-ci.

Ainsi, si cette mention est portée sur le connaissance sans que la marchandise ne soit réellement chargée, le transporteur maritime engage sa responsabilité¹⁵⁸.

29. *Pour conclure*, il faut rappeler que la liste des mentions portées sur le connaissance n'est pas limitative dès lors, les parties peuvent y ajouter d'autres¹⁵⁹, réserves ou des précisions utiles ayant pour finalité de prévenir toute confusion ou risque qui pourrait des effets sur les droits des parties au cours de l'exécution du contrat de transport maritime de la marchandise.

2) Importance des clauses insérées dans le connaissance :

Il arrive parfois que des erreurs volontaires ou involontaires surviennent, soit du fait du transporteur ou du chargeur, qui font qu'à l'arrivée de la marchandise à quai de destination les énumérations du connaissance ne correspondent pas au contenu du colisage ou au contenu des conteneurs donnant lieu à des problèmes sérieux de dédouanement bloquant la marchandise à quai durant des mois jusqu'à

¹⁵⁷ Voir article 751 alinéa1 du CMA

¹⁵⁸ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 nov. 1998, n^o 94/14451, CGM c/ Commercial Union et a.

¹⁵⁹ Voir annexe concernant un modèle de connaissance type et celui de la CNAN.

ce que le transporteur régularise la situation¹⁶⁰.

Cela implique la responsabilisé du transporteur en cas de non-conformité et/ou de mauvaise foi de ce dernier. Ça peut impliquer aussi la responsabilité du destinataire, celui-ci pourrait être sérieusement inquiété par les services douaniers au port de déchargement de la marchandise si elle ne correspond pas à ce qui a été décrit dans le connaissance.

Des contestations peuvent par ailleurs naître soit du manque de marchandise soit du dommage causé à celle-ci, liés aux avaries qui peuvent altérer la nature même du produit. Cela donne généralement lieu à des expertises au quai de débarquement.

Ainsi, afin de facilité le contentieux émanant de l'exécution du contrat de transport de marchandise par mer, les transporteurs insèrent souvent des clauses au connaissance ayant pour objectifs de déterminer la loi applicable ou la juridiction compétente ou tout autre clause pouvant intéresser les parties.

30. *Clause attributives de compétence* ; En usant des clauses attributives de juridiction, les parties décident par avance, qu'en cas de

¹⁶⁰ Situation soit des chargeurs soit des transporteurs exception faite du cas du connaissance falsifié : Lamy Transport - Tome 2 - 2015 ; Partie 4 Transports maritimes ; Chapitre 4 Documents de transport maritime ; Section 1, Le connaissance maritime 655 - Délivrance du connaissance.

litige, celui-ci sera porté devant les tribunaux d'un Etat déterminé. La portée d'une telle clause est donc considérable : les juridictions choisies verront leur compétence reposer sur la clause si elles acceptent de lui donner effet. Sans la clause, leurs propres règles ne leur auraient pas nécessairement accordé compétence. La clause de compétence réduit ainsi l'incertitude inhérente à la matière et permet aux parties de plaider devant les tribunaux du pays de leur choix¹⁶¹.

Il n'est donc pas rare que les rédacteurs des connaissements y insèrent une clause attributive de compétence, choisissant ainsi une juridiction plus appropriée pour faciliter la défense des intérêts des transporteurs, ce qui souvent préjudicie aux intérêts du destinataire car celui-ci pourrait se trouver contraint d'aller plaider loin de chez lui.

Cependant, la clause attributive de compétence pose souvent difficultés quant il s'agit de l'opposer au destinataire de la marchandise, non signataire du connaissement.

Ainsi, en droit français, le consentement à la clause attributive de juridiction se vérifie au regard des exigences de l'article 17 de la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 ou de l'article 23 du règlement CE n°44/2001 du 22 décembre 2000¹⁶² concernant la

¹⁶¹ Licéité des clauses attributives de juridiction, art 976 , droit du commerce international, 3^{ème} édition.

¹⁶² La Cour de cassation s'aligne sur la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes Cass. civ. 1^{re}, 16 décembre 2008 et Cass. com., 16

compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Néanmoins cette clause a donné lieu à une véritable saga jurisprudentielle, ce depuis environ le milieu des années 1980¹⁶³.

décembre 2008, D. 2009, p.89, obs. X. Delpech, DMF 2009, p. 124, rapp. A. Potocki et note Ph. Delebecque, Rev. dr. transp. 2009, comm. 26, obs. M. Ndenté, JCP G 2009, II, 10060, note H. Kenfack

¹⁶³ Revue des contrats, 01 juillet 2009 n° 3, P. 1193 - :

Les arrêts ici commentés rendus le 16 décembre 2008 sont une étape extrêmement importante dans la construction jurisprudentielle. Gageons cependant que ces arrêts, s'ils apportent de réelles clarifications, ne suffiront pas à tarir tout débat dans le futur tellement les questions posées sont juridiquement complexes et pratiquement sensibles. La clause attributive de juridiction incluse au connaissement est-elle en effet «opposable» au destinataire? Le problème est ardu, car le connaissement est délivré par le transporteur au chargeur (c'est-à-dire l'expéditeur). Le destinataire ne peut découvrir son contenu que lorsqu'il lui est transmis, c'est-à-dire à une étape postérieure à son émission. Et la clause attributive de compétence juridictionnelle est susceptible de l'obliger à aller plaider loin de ses bases, à Londres, Hambourg, Rotterdam ou bien, lieux plus «exotiques», Singapour, Shanghai, Buenos Aires, etc. Les arrêts rendus le 16 décembre 2008, l'un par la première Chambre civile de la Cour de cassation, l'autre par la Chambre commerciale de cette même Cour, permettent d'apporter des solutions à de tels problèmes, en se démarquant des orientations de la jurisprudence antérieure, tout en rejoignant celles de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE). L'arrêt prononcé par la première Chambre civile concernait un cas de figure original. Notant dans le cas d'espèce d'un transport effectué entre le Japon et la Libye. À l'arrivée en Libye, les marchandises furent saisies, et ne furent donc jamais livrées. C'est alors que le transporteur agit en justice contre le destinataire pour lui demander le paiement de surestaries. Le demandeur invoqua à ce titre la clause attribuant compétence au Tribunal de commerce de Marseille insérée dans les deux connaissements émis. Après que le tribunal saisi se fut déclaré compétent, le destinataire forma contredit. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence accueillit ce contredit en considérant qu'aucun écrit ne matérialisait l'acceptation spéciale ou expresse du destinataire de la clause attributive et que la simple détention de ces connaissements par le destinataire n'établissait pas qu'il l'ait acceptée. L'arrêt est cassé au visa de l'article 17 de la Convention de Lugano du 16 septembre 1988. La Cour déclare qu'«une clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur et insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux

Au visa des deux arrêts de la Cour de Cassation française, la clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable déterminé au regard du Règlement européen sur la compétence judiciaire. S'il n'a pas été possible aux juges de s'assurer de l'adhésion du destinataire au contrat de transport, le destinataire sera considéré comme un tiers au contrat de transport et en conséquence il conviendra à ce moment de vérifier si la clause attributive de compétence était connue ou pas par le destinataire et si ce dernier l'a ou pas accepté au moment de l'émission du connaissement par le transporteur maritime.

droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable; que dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause, au regard des exigences de l'article 17 de la convention susvisée». L'arrêt rendu par la Chambre commerciale de la Cour de cassation le même jour va exactement dans le même sens, les circonstances de fait étant plus habituelles. Un transport avait eu lieu entre le Kenya et la France, avec une arrivée au port de Marseille. Des avaries ayant été constatées à la livraison, le destinataire avait attiré les transporteurs devant le Tribunal de commerce de Marseille. Une clause attributive de juridiction renvoyant aux tribunaux de Hambourg fut alors invoquée par le biais d'une exception d'incompétence. Un contredit fut formé après que le tribunal de commerce eut retenu sa compétence. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence rejeta ce contredit, en considérant que la clause était inopposable au destinataire au motif notamment qu'il ne l'avait pas acceptée de manière spéciale. L'arrêt est cassé au visa de l'article 23 du règlement CE n°44/2001 du 22 décembre 2000 (dit Bruxelles I), sur la base duquel la Cour européenne a donné l'orientation à suivre, dans les termes suivants : « *Une clause attributive de juridiction, qui a été convenue entre un transporteur et un chargeur et qui a été insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en acquérant ce dernier, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable. Si tel n'est pas le cas, il convient de vérifier son consentement à ladite clause au regard des exigences de l'article 17, premier alinéa, de ladite convention modifiée* ». C'est cette ligne que les juges de la Cour de cassation ont adopté de manière très claire.

En droit algérien cette opposabilité s'apprécie au regard du code maritime algérien qui dispose dans son article 745 que : « *Les actions découlant du contrat de transport maritime sont portées devant les juridictions territorialement compétentes selon les règles du droit commun. Elles peuvent, en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire nationale* ».

La chambre commerciale et maritime de la Cour de Suprême Algérienne a rendu un arrêt dans ce sens : « *qu'il est permis de citer tout étranger devant les juridictions algériennes et ce même s'il ne réside pas en Algérie, afin d'exécuter les obligations pour lesquelles il est tenu en vertu d'un contrat conclu en Algérie avec un algérien. La Cour d'appel qui s'est déclarée incompétente en faveur d'une juridiction étrangère en application d'une clause attributive de compétence portée dans un connaissement, cette exception est contraire au code maritime algérien* »¹⁶⁴.

Cela ne signifie pas forcément que le juge algérien rejette la clause attributive de compétence insérée au connaissement quand elle désigne une juridiction étrangère, mais seulement que le juge algérien exige que les parties rapportent la preuve de la connaissance et l'acceptation du destinataire de ladite clause afin que celle-ci lui soit opposable.

La Cour suprême algérienne rappelle en effet que : « *le demandeur a le*

¹⁶⁴ Arrêt de la chambre commerciale et maritime de la Cour suprême Algérienne n° 62697 du 16/12/1997 (code maritime édition Berti de 2012, page n° 253) ;

droit de choisir la juridiction pour qu'il soit indemniser des pertes et dommages suite à un transport de marchandises par mer dès lors qu'il y a un accord entre les parties »¹⁶⁵.

A notre sens, il y a deux situations opposables au destinataire : la première concerne le cas où le connaissement est rédigé en présence du destinataire et celle du chargeur, la règle du consensualisme est respectée dans le cadre du respect de l'autonomie de la volonté et il est normal que le connaissement soit opposable au destinataire et la deuxième si le destinataire est aussi en même temps chargeur et dans ce cas il est sensé être présent au moment de rédaction du connaissement et la clause lui est en conséquence opposable.

Si le connaissement est établi en l'absence totale du destinataire de la marchandise, il n'y a aucune logique juridique qui peut permettre d'opposer la clause attributive de compétence au destinataire, hormis le cas des relations d'échanges commerciaux réguliers ; le destinataire est généralement le plus intéressé dans le cadre de ses contestations des préjudices subis par les marchandises en cours de voyage doit établir ses expertises au port de déchargement au moment où il constate les manquements et les détériorations ou les avaries. Il est donc tout à fait logique qu'il s'adresse au tribunal du lieu d'expertise et du déchargement qui serait amené à désigner un expert judiciaire agréé auprès de cette même juridiction et qui opérera sous le contrôle de ladite juridiction des lieux saisis.

¹⁶⁵ Chambre commerciale, Cour Suprême algérienne, *Arrêt n° 162697 du 16/12/1997*

31. *Clause Paramount* ; Généralement soumis au droit international en raison de leur nature, les contrats de transport maritime comportent souvent des clauses désignant le droit applicable au contrat, dites clauses «*Paramount*». Clauses souveraines, les clauses Paramount se réfèrent généralement aux conventions internationales applicables au contrat de transport maritime.

La clause Paramount suscite cependant un contentieux abondant dans la mesure que ces clauses sont en principe introduites par le transporteur maritime et parfois sans le consentement des parties.

Les clauses Paramount ainsi soumises aux juges français n'ont pas la même portée que celles soumises aux juges algériens dès lors que l'Algérie n'ayant pas adhéré à la Convention de Bruxelles modifiée de 1968, le juge algérien aura tendance à la traiter comme une simple stipulation contractuelle alors que le juge français la traitera comme une clause à part-entière opposable, en principe, aux parties.

Ainsi, en application de l'article 10 des règles de la Haye-Visby, le juge dont le droit national contient ces règles les appliquera si l'une des trois conditions énumérées dans cet article est remplie, à savoir :

- Si le connaissement a été émis dans Etat qui a lui-même souscrit aux Règles de la Haye Visby (art.10 alinéa a) ;
- Si le port de départ de l'opération de transport constate le connaissement situé dans une Etat partie (art. alinéa b) ;
- Si le connaissement contient une clause « *Paramount* » visant à

soumettre leur contrat aux Règles de la Haye-Visby (art. alinéa c).

Les dispositions des règles de Haye-Visby sont d'application facultative pour les juridictions appartenant aux pays signataire des Règles de Haye Visby ; Dès lors, lorsque la *lex fori* contient les Règles de la Haye Visby mais que le connaissement a été émis dans Etat qui applique encore les Règles de la Haye, le juge saisi aura la faculté d'appliquer soit les Règles de la Haye, soit les Règles de la Haye-Visby.

Ainsi, pour le juge français, la première étape consistera à vérifier qu'aucune convention n'est applicable. La Convention de Bruxelles telle qu'amendée en 1968 s'applique dès lors que le connaissement est émis dans un Etat contractant, que le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant ou en présence d'une clause Paramount renvoyant à la Convention.

La deuxième étape consiste à recourir à la règle des conflits de lois. Pour les Etats membre de l'union européenne, cette règle figure dans la convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Si une loi a été désignée par les parties, celle-ci doit s'appliquer (art.3). Si aucune loi n'a été désignée par les parties, le contrat de transport de marchandises est présumé avoir les liens les étroits avec la loi du pays d'établissement du transporteur si ce pays est également celui du lieu de chargement, de déchargement ou celui du lieu d'établissement de l'expéditeur (art. 4-4). Toutefois, s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens plus étroits

avec un autre pays, c'est la loi de ce pays qui s'appliquera (art.4-5).

Le nouveau règlement Rome I sur la loi applicable aux obligations contractuelles du 17 juin 2008 a apporté quelques modifications. La principale est la suivante : lorsque la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle n'est pas la loi du pays de chargement, de déchargement ou de résidence de l'expéditeur, la loi applicable sera la loi du lieu de livraison de la marchandise¹⁶⁶.

la Cour d'appel de Paris a pu décider¹⁶⁷, dans un arrêt du 30 novembre 1993, que la clause Paramount avait un caractère dérogatoire au droit commun tout en constatant que la Convention de Bruxelles ne s'appliquait pas de plein droit : « ...*la clause Paramount qui renvoie à la convention de Bruxelles de 1924 qui n'est pas applicable de plein droit faite pour l'Etat de l'émission du connaissement et pour l'Etat du lieu de destinations de l'avoir ratifiée et qui, est dérogatoire au droit commun...* » ; Laissant ainsi entendre que la clause Paramount pouvait trouver application si l'un des deux pays avait ratifié la Convention de Bruxelles car serait dans ce cas une partie intégrante du contrat de transport.

En ce qui concerne les pays qui n'ont pas adhéré aux Règles de la Haye Visby, comme c'est le cas de l'Algérie, les juges algériens auront tendance à estimer que le seul endossement du connaissement n'aura pas

¹⁶⁶ Mémoire Master 2 – droit maritime et des transports : « responsabilité du chargeur », présenté par Olivier Lebrun , année 2009, p. 14-15.

¹⁶⁷ CA Paris, 30 novembre 1993 DMF 1994, p. 554, note Y. Tassel .

pour effet de rendre la clause *Paramount* opposable au destinataire dans la mesure où cette clause sera considérée comme une simple stipulation contractuelle ayant pour objet de déroger au droit interne applicable.

Ainsi, pour le juge algérien, la seule mention au connaissance de la clause *Paramount* n'est pas suffisante et le transporteur devra rapporter la preuve que cette clause était connue et acceptée par le destinataire ou son représentant.

Nous développerons plus en détail cette question dans la deuxième partie traitant du contentieux lié à l'opposabilité de la clause *Paramount*.

32. Conclusion ; Le connaissance est la preuve de l'existence d'un contrat de transport maritime de marchandise, les mentions qui y sont insérées sont en conséquence opposables aux parties de ce contrat.

Les incertitudes tirées de la mauvaise rédaction du connaissance, hormis celles qui concernent le lieu de destination, n'affectent pas en principe le bon déroulement du transport, mais elles auront pour effet de rendre complexe les règles de recevabilité de l'action en responsabilité éventuelle contre le transporteur en cas d'avaries ou manquants.

Enfin, les conséquences des clauses insérées au connaissance sont importantes car les enjeux sont de taille, d'où la nécessité d'avoir une assurance couvrant la marchandise transportée afin de se prémunir des

pratiques de certains transporteurs.

B) **Fonctions du connaissement et son rôle dans la formation du contrat de transport maritime de marchandise:**

L'ordonnance de la Marine de 1681 définit le connaissement comme un reçu des marchandises par le capitaine et sous cet aspect la pratique du connaissement semble s'être généralisée au 15^{ème} siècle.

Au 16^{ème} siècle, les connaissements se font plus précis, indiquant parfois que le capitaine ne s'engage à délivrer la marchandise dont il donne reçu que sous réserves des périls de la mer, ajoutant, par exemple dans un connaissement français, la formule « *selon les us et coutumes de la mer* »¹⁶⁸.

En France, ce n'est qu'au 17^{ème} siècle qu'a été adoptée l'ordonnance marine marchande, dite « Ordonnance de Colbert », édictée par Louis XIV, roi de France, promulguée en août 1681, et complétée en novembre 1684 par une ordonnance pour la Bretagne, fait du régime du transporteur maritime une règle de droit commun où le débiteur doit payer les dommages et intérêts en cas d'inexécution de son obligation ou dans la cas d'un retard à la livraison, sauf s'il apporte la preuve du cas de force

¹⁶⁸ L'IMPORTANCE DES FONCTIONS DU CONNAISSEMENT DANS LES OPERATIONS DE COMMERCE INTERNATIONAL PAR MER, article de maître Karim ADYEL, avocat, docteur en droit comparé.

majeure¹⁶⁹ ou de vice propre à la marchandise. Ce sont là les seuls cas pouvant libérer le transporteur de sa responsabilité.

Cette règle offrait au transporteur un fondement contractuel de sa responsabilité. Sa principale obligation lui imposait la délivrance des marchandises à leur destination dans le même état qu'à leur réception¹⁷⁰.

Depuis, la valeur attribuée au connaissement dans sa fonction de reçu des marchandises s'est constamment renforcée avec le temps et aujourd'hui, en tant que preuve de réception des marchandises, le connaissement vaut présomption que le transporteur a reçu la cargaison d'une part et d'autre part, que cette cargaison était conforme aux énonciations énumérées au connaissement¹⁷¹.

Cette présomption ne souffre de preuve contraire qu'entre le chargeur et le transporteur, c'est une présomption simple, qui n'est pas opposable vis-à-vis du tiers porteur de bonne foi.

Par ailleurs, ce principe n'apparaissait pas dans le texte de 1924 de la

¹⁶⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr>

¹⁷⁰ Université de Montréal Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissement : un échec? par Hind Adil Études supérieures Faculté de droit Thèse présentée à la Faculté de droit en vue de l'obtention du grade de doctorat en droit Option droit des affaires décembre 2009 ; page 14.

¹⁷¹ Article 749 CMA : « Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison »

convention de Bruxelles car à cette époque, la pratique ainsi que les juridictions admettaient encore le principe contraire.

Mais, l'évolution des pratiques et le développement du crédit documentaire notamment, ont conduit l'adoption des règles de Visby qui modifient le paragraphe 4 de l'article 3.

Ainsi, en droit Français qui a inspiré le droit Algérien, ce principe a été admis par le législateur définitivement lors de l'adoption de la loi du 23 Décembre 1986 modifiant l'article 18 de la loi de 1966 pour le droit français et de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime modifié et complété par la loi n°98-05 du 25 juin 1998 pour le droit algérien.

En pratique, le chargeur établit l'état de sa marchandise à embarquer sous forme d'un manifeste qu'il va remettre au transporteur, et ce dernier après réception de la marchandise à bas bord établit et arrête le connaissement dont une copie sera remise au chargeur étant donné que c'est cette même copie qui sera présentée à la banque du vendeur afin de prouver l'expédition de la marchandise et aussi qui servira pour établir la preuve certaine de la créance une fois la marchandise arrivée à destination¹⁷².

¹⁷² Quand c'est une livraison CIF, la livraison est faite au port de destination, le transporteur est constitué par le vendeur (expéditeur de la marchandise) et quand la livraison est FOB, la marchandise est livrée au port d'embarquement et c'est le destinataire qui prend attache et engage le transporteur.

Cette différence entre les lieux de livraison, va avoir des conséquences sur les garanties du voyage et des assurances durant le transport maritime jusqu'à la

A l'égard du porteur du connaissement, aucun élément extrinsèque ne peut porter atteinte à la sécurité du titre qu'il détient et dont le transporteur assume la responsabilité.

Ainsi, nous allons voir dans un premier temps les fonctions du connaissement dans le contrat de transport maritime de marchandise (1) pour après expliquer son rôle (2).

1) Fonctions du connaissement dans le contrat de transport maritime de marchandise :

Le contrat de transport de marchandise est un contrat synallagmatique, souvent non écrit, la preuve de sa conclusion sera rapportée par l'émission du connaissement (a)

Le connaissement est délivré après réception de la marchandise¹⁷³ par le transporteur maritime (capitaine du navire), il aura en conséquence pour objectif de représenter la marchandise prise en charge par le transporteur; la date qui y est indiquée devient ainsi capitale dans les échanges commerciaux car elle conditionne, notamment, l'ouverture d'un crédit documentaire¹⁷⁴ (b).

livraison. Il va y avoir des conséquences aussi sur la charge du paiement du transporteur.

¹⁷³ Convention de Bruxelles, 25 août 1924, article 3-3

¹⁷⁴ http://www.marfret.fr/fr/news/newsletters/id-105-newsletter-fevrier-2012?n=201202_fr/02_Connaissance_02_2012_fr.html

**a) La fonction de preuve du contrat de transport maritime de la
marchandise :**

Même si le connaissement ne « fait » pas le contrat de transport, il constitue néanmoins un document qui le constate et qui détermine les obligations respectives de chaque partie¹⁷⁵.

33. Historique ; Alors que la fonction de preuve du contrat de transport maritime de la marchandise apparaissait déjà dans les anciens connaissements, la justice ne lui a reconnu cette fonction qu'à partir du 19^{ème} siècle. L'avènement de cette fonction du connaissement trouve son origine dans la mutation de l'économie des transports maritimes qui s'est produite au 19^{ème} siècle car c'est à cette époque qu'apparaissent les premières lignes régulières dont l'organisation est peu compatible avec la charte partie¹⁷⁶.

Au 19^{ème} siècle, les divers systèmes de droit adhéraient au même régime de responsabilité¹⁷⁷. Par ce fait, les chartes-parties et les connaissements devenaient la loi des parties. Les pays civilistes comme ceux de la Common-Law, malgré les divergences de leurs traditions juridiques, se trouvèrent face à une contractualisation illimitée¹⁷⁸.

¹⁷⁵CA Versailles, 12^{ème} chambre, 31mai 2001, sté Kertainer c/ Navigation et transport et a., BTL 2001, p.728.

¹⁷⁶ L'IMPORTANCE DES FONCTIONS DU CONNAISSEMENT DANS LES OPERATIONS DE COMMERCE INTERNATIONAL PAR MER, Monsieur Karime ADYEL, docteur en droit, avocat à la Cour.

¹⁷⁷ René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t. I, « Les contrats d'affrètement », Paris, Dalloz, 1968, p. 219.

¹⁷⁸ Université de Montréal Le régime juridique international de la responsabilité du

En réponse à ces excès il y a eu d'abord le Harter Act de 1883¹⁷⁹ et ensuite de la convention de Bruxelles de 1924 « pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ».

Aujourd'hui, le connaissance qui se présente sous forme d'un imprimé comportant les inscriptions propres à identifier les parties, la marchandise à transporter, les éléments du voyage à réaliser et le fret à payer et qui contient en général au verso du document les conditions de transport imprimées de l'armateur et, au recto, les indications particulières relatives à l'expédition concernée¹⁸⁰, est un document contractuel fondamental qui va servir de preuve du contrat conclu entre le chargeur et le transporteur¹⁸¹. Il marque dès lors la différence avec le contrat d'affrètement dont le document contractuel caractérise la charte-partie¹⁸².

34. Fonctions de preuve du connaissance ; En droit comme en fait, le contrat de transport peut faire naître des obligations pour les parties bien avant la remise de la marchandise au transporteur ou à son

transporteur maritime de marchandises sous connaissance : un échec? par Hind Adil Études supérieures Faculté de droit Thèse présentée à la Faculté de droit en vue de l'obtention du grade de doctorat en droit Option droit des affaires décembre 2009 ; page 16.

¹⁷⁹ Cette loi porte le nom du sénateur Michael D. Harter qui a présenté le projet auprès du Congrès américain. Exportateur de profession, son projet était rédigé dans le seul intérêt des chargeurs. Voir : R. RODIÈRE, p. 364 et 365.

¹⁸⁰ Ces dernières n'engagent que les parties mentionnées au connaissance – CA Douai, 2^{ème} ch. 27 mai 2004, n° RG 01/°39332, Sagatrans c/Fives Cail Babcock.

¹⁸¹ Lamy transport, tome 2, année 2014, page 354.

¹⁸² L'IMPORTANCE DES FONCTIONS DU CONNAISSEMENT DANS LES OPERATIONS DE COMMERCE INTERNATIONAL PAR MER, Monsieur Karime ADYEL, docteur en droit, avocat à la Cour.

mandataire¹⁸³.

Le transporteur est ainsi lié par la réservation faite par le chargeur qui, par le jeu d'une note de réservation (booking note) a réservé une place sur le navire déterminé, pour le transport à effectuer un jour donné. Pareillement, le chargeur est tenu d'acheminer à quai la marchandise concernée, au jour fixe¹⁸⁴.

Le connaissement assume donc une double fonction de preuve, à savoir : preuves des termes du contrat de transport et de la réception de la marchandise par le transporteur dans l'état décrit par le chargeur au moment de l'embarquement.

Ainsi, le connaissement a une fonction contractuelle car il définit les droits et obligations des parties et une fonction probatoire dans la mesure où il fait preuve que le capitaine a bien reçu la marchandise dans l'état décrit, si le transporteur ne porte aucune réserve sur le connaissement (*dit connaissement clean*), on présume que la marchandise était en bon état apparent lorsqu'elle a été prise en charge à bord du navire, et que les emballages étaient adaptés.

Cette preuve est considérée, dans le protocole modificatif de 1968, comme irréfutable à l'égard des tiers de bonne foi, porteur du

¹⁸³ Le contrat de transport chapitre 2, traité droit maritime, M. Pierre Bonassies et CHRISTIAN SCAPEL ; page 597

¹⁸⁴ Le contrat de transport chapitre 2 , traite droit maritime , pierre Bonassies et CHRISTIAN SCAPEL, page 597; voir aussi arrêt de la Cour de Cassation 20/10/1992 , navire Anzere, DMF 1992.676 , n. Y. TSSEL .

connaissance. En revanche, le transporteur peut apporter la preuve du contraire à l'égard de l'expéditeur, notamment pour les mentions concernant la nature et la valeur des marchandises¹⁸⁵.

35. *Conclusions*, le transporteur a tout intérêt à porter des réserves de manière systématique en particulier en présence de marchandises conteneurisées étant donné qu'elles sont remises au transporteur déjà « empotées » et que celui-ci n'a ni le temps ni les moyens de vérifier l'exactitude des mentions déclarées par le chargeur.

b) La fonction de représentativité de la marchandise.

La caractéristique du connaissance réside dans sa fonction de représentativité qui conditionne sa négociabilité.

36. *Connaissance titre représentatif* ; lorsque la marchandise est embarquée à bord du navire, le capitaine de celui-ci délivre un connaissance qui comportera le descriptif de la marchandise, de son état et des conditions de son embarquement.

L'obligation du transporteur de livrer la marchandise au porteur du connaissance implique l'obligation du destinataire de présenter le connaissance en original au transporteur pour prendre livraison de

¹⁸⁵ Droit du commerce international et des investissements étrangers, auteur : Mathias Audit, Sylvain Bollée, Pierre Callé – 575 (conclusion du contrat de transport).

la marchandise¹⁸⁶.

Ce principe est exprimé par l'article 49 du décret français du 31 Décembre 1966 dont l'objet est de régler le conflit qui pourrait survenir dans le cas où deux ou plusieurs personnes se présentaient pour prendre livraison de la marchandise¹⁸⁷.

L'article 759 alinéa 3 du code maritime algérien énonce : « *la personne à laquelle le connaissement a été valablement transféré, acquiert le droit de disposer de la marchandise y désignée de la recevoir* ».

L'article 50¹⁸⁸ du décret français du 31 Décembre 1966, rappelle que

¹⁸⁶ Il résulte de l'article 1147 du code civil et des articles 49 et 50 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes que, sauf convention contraire, le transporteur maritime ne peut livrer la marchandise que sur présentation de l'original du connaissement, même lorsque celui-ci est à personne dénommée et dépourvu de mention à ordre.

¹⁸⁷ Article 49 : « Le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant. Le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée ; c'est celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur ; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre. »

¹⁸⁸ L'article 50 du décret susvisé dispose : « La remise du connaissement au transporteur ou à son représentant établit la livraison, sauf preuve contraire. Le connaissement une fois accompli, les autres originaux sont sans valeur »

Article 782 du code maritime algérien dispose : « le transporteur ou son représentant est tenu de livrer les marchandises au lieu convenu au destinataire légitime ou à son représentant réclamant la livraison le titre d'un exemplaire même unique du connaissement, ou si aucun connaissement n'a été émis, au titre d'un autre document de transport valablement établi »

Article 783 du code maritime algérien dispose : « Hors du lieu de destination des marchandises, le détenteur d'un exemplaire du connaissement ne peut obtenir la délivrance des marchandises qu'après restitution de tous les autres exemplaires du connaissement émis en constitution d'une sûreté pour les réclamations que les porteurs d'exemplaires du connaissement en circulation pourraient faire valoir à l'encontre du

c'est la remise du connaissement qui établit la livraison, ajoutant que lorsque l'un des originaux du connaissement a été accompli, "*les autres originaux sont sans valeur*".

Le législateur considère en conséquence que le connaissement a été vendu et par conséquent endossé par l'acquéreur. Ici, il y a le principe de l'inopposabilité des exceptions en faisant la preuve que le connaissement a été endossé de bonne foi. Il ne peut être refusé à la représentation chez le consignataire de la marchandise. C'est ce dernier principe qui sera en effet consacré par l'article 761 du code maritime algérien¹⁸⁹.

Ainsi, quelle que soit la forme du connaissement, la livraison effectuée sans présentation du connaissement est contraire aux textes¹⁹⁰.

C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle il y a eu pendant longtemps des réticences à admettre la dématérialisation du connaissement. En effet, il a fallu une longue réflexion pour imaginer un système qui permettrait de garantir au destinataire de disposer de sa marchandise tout en garantissant le transporteur du risque de livraison à une personne autre que le destinataire.

transporteur » ;

¹⁸⁹ Article 761 du code maritime algérien: un connaissement établi conformément aux dispositions du présent chapitre vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises dans l'état et la qualité indiquée au connaissement. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi »

¹⁹⁰ Traité du droit maritime, pierre Bonassies et CHRISTIAN SCAPEL ; page 662 et 663.

Aujourd'hui, il existe en France deux grands textes codifiés du droit du commerce électronique :

- La loi n°2000-230 du 13 mars 2000 portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de l'information et relative à la signature électronique¹⁹¹
- La loi 2004-575 du 21 juin pour la confiance dans l'économie numérique dite « LEN » ou « LECN »¹⁹².

Néanmoins, le connaissance électroniques présente encore des difficultés en ce qu'il ne donne pas assez de garanties pour rapporter la preuve de la propriété du destinataire à l'égard de la marchandise que seule la version papier peut garantir d'une part ; d'autre part, la jurisprudence française estime que le connaissance doit contenir l'ensemble des stipulations contractuelles et non pas renvoyer à un autre document détaché, ce qui est quasiment impossible à réaliser en présence d'un connaissance électronique.

Par ailleurs, la mise en place du connaissance électronique suppose une installation électronique adaptée et fiable. La mise en œuvre de cette installation posera forcément des difficultés aux pays émergents.

Avec la rentrée en vigueur des Règles de Rotterdam de 2008, qui font référence « document de transport » et donc par extension le « document électronique », les Etats qui ont ratifié et/ou qui sont en cours d'adhésion, comme c'est le cas pour l'Algérie, seraient amenés à faire

¹⁹¹ JO n°62, 14 mars 2000, p. 3968

¹⁹² JO n° 143, 22/06/2004, p. 11168.

des efforts d'adaptation dans un temps moins long.

La fonction de représentation de la marchandise est en conséquence fondamentale car elle matérialise l'importance pour le destinataire de détenir le connaissement en original sans quoi le transporteur ne lui livrera pas la marchandise.

37. *Connaissement titre négociable* ; Cet attribut de négociabilité propre au connaissement va le distinguer des autres documents de transport tel que la lettre de transport maritime.

En effet, la négociabilité du connaissement permet au vendeur-chargeur d'en transférer la propriété alors même que les marchandises sont en cours de voyage. Elle permet également de remettre le document à un banquier pour constituer un gage destiné à garantir le remboursement d'un crédit documentaire. Le connaissement peut ainsi servir de support à une vente internationale ou à une opération de crédit documentaire¹⁹³.

Comme cela a été développé plus haut, cette fonction, a été rendue nécessaire par le développement du commerce maritime aux siècles dernier et l'accélération des échanges entre partenaires commerciaux qui se heurtaient à la relative lenteur des transports maritimes ; il fallait donc trouver un moyen de vendre les marchandises en cours de transport sans attendre leur arrivée au port de destination.

¹⁹³ LA LIVRAISON SANS CONNAISSEMENT, Mémoire de Master 2 professionnel de Droit Maritime et des Transports- Présenté par M. Ngagne FAYE , Sous la direction de Maître Christian SCAPEL 2007-2008, p.6.

C'est ainsi que les praticiens ont alors imaginé de transférer à l'acheteur, les droits attachés aux marchandises et, notamment, celui d'en prendre livraison au port d'arrivée¹⁹⁴, en endossant tout simplement le connaissement au profit de cet acheteur¹⁹⁵.

La jurisprudence a de son côté affirmé cette fonction dès 1787 par l'arrêt *Lickbarrow v. Mason*. Sa reconnaissance en droit français n'interviendra qu'en 1859 quand la Cour de cassation déclarant que « *la propriété des marchandises voyageant par mer est représentée par le connaissement* »¹⁹⁶.

Nous attirons l'attention du lecteur sur deux cas de figures tirés de la jurisprudence française et qui permettent au transporteur maritime de remettre la marchandise sans avoir à exiger la remise du connaissement. La première hypothèse est d'ordre contractuelle : le chargeur pouvant parfaitement, de convention expresse, libérer le transporteur de son obligation¹⁹⁷; La seconde hypothèse est d'ordre judiciaire: dans un cas d'espèce soumis à la Cour d'Appel de Rouen, le destinataire avait engagé une action judiciaire contre le transporteur maritime car ce dernier avait refusé de lui livrer sa marchandise étant donné qu'il n'avait pas en sa possession les connaissements, ces derniers étaient détenus de

¹⁹⁴ Lamy transport, tome 2, édition 2014, page 354.

¹⁹⁵ C'est ainsi qu'est né le connaissement négociable, fondé sur le principe selon lequel la transmission du document à l'acquéreur entraîne la transmission de tous les droits sur la marchandise.

¹⁹⁶ P. Bonassies, Ch. Scapel, « *Traité de droit maritime* », LGDJ 2006, n°987

¹⁹⁷ Cass. com. 19 juin 2007, 790 DMF HS juin 2016, p. 76

manière illicite par des tiers qui voulaient garantir une créance antérieure à l'émission desdits connaissements. Dans un arrêt de principe, la Cour d'Appel de Rouen a rappelé la règle comme suit : «*le transporteur ne peut livrer la marchandise que contre présentation du connaissement original reçoit exception lorsque l'impossibilité pour le mandataire du propriétaire des marchandises de remettre ce document procède d'un fait matériel ou juridique illicite, constitutif d'une voie de fait*»¹⁹⁸. Précisons ici que la décision de la Cour d'appel n'est pas une immixtion du juge dans la sphère contractuelle, mais plutôt une facilitation pour un dénouement rapide du contrat¹⁹⁹.

38. Conclusion ; La fonction de représentativité du connaissement n'est pas une garantie infaillible, des conflits peuvent parfois se produire entre les porteurs de connaissements s'il a été émis en plusieurs exemplaires. Ce risque perdurera jusqu'à l'accomplissement de l'un des exemplaires remis au transporteur en échange de la marchandise, les autres exemplaires deviendront sans valeur.

Nous avons vu aussi deux cas de figure qui permettent au transporteur maritime de ne pas exiger le connaissement pour livrer la marchandise; Mais, si cela paraît évident en présence d'un contrat expresse, il ne va pas de même pour les autres cas de figure étant donné que le transporteur maritime, en sa qualité de professionnel, a une obligation d'information et de conseil à l'égard de son client et

¹⁹⁸ CA ROUEN 30/10/2014, DMF 2015, 314, obs. C. HUMANN

¹⁹⁹ DMF hs juin 2016, p. 76

plus précisément sur les risques de retraitement sans présentation du connaissement; C'est pourquoi, il est préférable pour le transporteur de laisser le destinataire engager une procédure judiciaire et de livrer la marchandise qu'après autorisation du juge plutôt que de livrer la marchandise sur une appréciation propre car dans certains cas, il est susceptible de répondre du préjudice subi par le chargeur du fait du défaut de paiement des marchandises formant l'objet de l'expédition²⁰⁰ .

2) Rôle du connaissement dans la formation du contrat de transport sous connaissement :

L'objet du contrat de transport maritime de marchandise est l'acheminement d'une marchandise d'un point A à un point B dans le même état que celui décrit dans le connaissement.

C'est ce qui va déterminer l'obligation principale du transporteur maritime, à savoir l'acheminement de la marchandise au point de livraison convenu et de la livrer dans le même état dans lequel elle a été prise en charge à bord du navire ou du moins, selon qu'elle a été décrite dans le document de transport délivré par le transporteur au moment de sa prise en charge.

²⁰⁰ CA ROUEN 18/12/2014 , DMF2015 , 423, obs. A.L.Michel

Ici les obligations fixées par le contrat conclu entre les parties sont fondamentales car elles vont permettre de retenir la qualification du contrat de transport maritime de marchandise et de ne pas le confondre avec d'autres contrats comme par exemple le contrat qui lie le commissionnaire de transport au destinataire de la marchandise.

De manière générale, les critères qui déterminent le contrat de transport maritime vont être le déplacement et la maîtrise de celui-ci ; Mais il ne peut y avoir de formation du contrat de transport sans le consentement des parties sur le transport d'une marchandise.

Ainsi, que nous l'avons développé plus haut, le contrat de transport de marchandise par mer n'est pas soumis à un formalisme particulier, il peut théoriquement être conclu par téléphone, par télécopie, par mail ou tout autre moyen de communication, mais il doit impérativement être prouvé moyennant un document de transport, le plus souvent le « connaissance ».

Au demeurant, la délivrance d'un connaissance n'est pas une règle absolue puisque les marchandises peuvent voyager sans, dès lors, la preuve sera rapportée par un autre document de transport tel que la lettre de transport maritime²⁰¹, les manifestes qui sont rédigés par le chargeur et le transporteur ou encore par des factures établies par le

²⁰¹ La lettre de transport maritime est un document non négociable, matérialisant le contrat de transport et son exécution. Elle constitue un reçu de la marchandise qui doit être livrée au destinataire nommément indiqué, lequel doit seulement justifier son identité. Elle constitue un document assimilé au connaissance pour l'application de la Convention de Bruxelles.

vendeur.

39. Sanctions ; La mise en œuvre d'une sanction traditionnelle en matière de contrat de transport maritime de marchandises est difficile à imaginer étant donné qu'il n'est pas possible au transporteur de remettre en l'état la marchandise qu'il a pris en charge à bord de son navire et qui est en cours d'acheminement; De la même manière, il est difficile d'imaginer une action en nullité car il s'agit d'un contrat signé par deux parties mais pour le compte d'une troisième partie. Sont en conséquence préférés les dommages et intérêts ainsi que les réductions de prix.

Ainsi, de manière très concise, étant donné que cela sera abordé plus en détail au premier chapitre, aux termes de la Convention de Bruxelles, le transporteur demeure responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise à moins qu'il ne fasse preuve que le sinistre entre dans le cadre d'exonérations ou cas exceptés prévues par la loi²⁰².

Si le connaissement comporte des erreurs dans le descriptif de la marchandise, sa représentation ou ses vices cachés apparents ou cachés tels que les déformations ou les manquements (des erreurs, des manquements ou des déformations, les choses sont mal dites ou mal

²⁰² La lettre de transport maritime est un document non négociable, matérialisant le contrat de transport et son exécution. Elle constitue un reçu de la marchandise qui doit être livrée au destinataire nommément indiqué, lequel doit seulement justifier son identité. Elle constitue un document assimilé au connaissement pour l'application de la Convention de Bruxelles.

prononcées dans le connaissement) cela peut avoir des conséquences dans la mesure où le rédacteur du connaissement devra rendre des comptes sur les insuffisances, sur l'énumération de la marchandise, leurs inexactitudes ou les erreurs dans les colisages, les poids, les énonciations, les marques etc.. , et qui vont souvent engendrer des litiges soit à l'occasion de l'opération de dédouanement, soit au moment de la prise en charge ou de la réception de la marchandise par le destinataire qui est en droit de contester les manques touchant sa marchandise, abstraction faite des vols ou des détériorations.

Le transporteur a donc hautement intérêt d'être précis dans la rédaction du connaissement, dans les énumérations et la terminologie utilisée pour chaque produit, ses spécifications, sa quantification et aussi respecter les normes concernant les spécifications des produits avec toutes les distinctions spécifiques à chaque type de produit suivant les règles professionnelles établies.

De même qu'il est tenu de se référer à la stricte normalisation et les appellations des marchandises et objets portées sur les factures de sorte à éviter toute confusion ou mauvaise lecture à l'occasion de la remise de la marchandise au destinataire ou devant les contrôles douaniers.

40. Conclusion Section II : Le connaissement remplit deux fonctions probatoires, une fonction de représentativité et une fonction de négociabilité ; en délivrant le connaissement celui-ci vaut présomption

que le transporteur a reçu la marchandise telle que décrite au connaissement. Cette présomption est irréfragable à l'égard du destinataire de bonne foi. Même si ce principe n'apparaît pas dans la Convention de Bruxelles originelle, le développement du crédit documentaire a conduit à une évolution des esprits et par la suite des lois.

41. Conclusion du chapitre : Le contrat de transport de marchandise par mer est matérialisé soit par un connaissement ou tout autre document similaire ; Cependant, le connaissement est le plus souvent utilisé car celui-ci est le seul titre qui permet de transférer la propriété de la marchandise sans avoir à accomplir de démarches particulières. Par ailleurs, le connaissement étant un titre littéral, il entraîne l'inopposabilité des exceptions aux tiers porteurs.

Mais, les droits conférés par le connaissement sont liés à l'accomplissement du transport de la marchandise décrite d'un point A à un point B, ce dernier pouvant se trouver à des milliers de miles marins dépendant ainsi de la fortune de mer.

Le connaissement présente cependant des inconvénients dans la mesure où les délais de transmission au destinataire peuvent parfois être longs, si bien, que sur les trajets courts, la marchandise peut arriver au port de destination avant même que le destinataire n'ait reçu sa copie originale du connaissement. C'est pourquoi, la lettre de transport est privilégiée dans ce type de transport étant donné qu'elle permet de gagner du temps en facilitant la circulation des documents destinés au client.

PREMIERE PARTIE

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR COMME SOURCE PRINCIPALE DU CONTENTIEUX MARITIME DE LA MARCHANDISE

Ainsi que l'avons développé plus haut, le régime juridique applicable en France comme en Algérie pour responsabilité du transporteur maritime de marchandises est inspiré de la Convention de Bruxelles (Titre I).

Ce régime est basé sur le principe de présomption de responsabilité du transporteur maritime. Cependant, cette présomption est limitée par la convention des parties ou par la loi (Chapitre A).

La Convention de Bruxelles permet aussi au transporteur maritime de marchandises de s'en exonérer à condition qu'il rapporte la preuve d'un des cas exceptés prévus par cette même convention (Chapitre B)

Une nouvelle convention a vu le jour en 2008, communément appelée « *Règles de Rotterdam* » ; Ces règles modifient le régime susmentionné en lui conférant la possibilité de négocier la responsabilité du transporteur maritime sur une partie de prise en charge de la marchandise. Elles reprennent néanmoins les règles régissant la limitation et l'exondation du transporteur prévus à la Convention de Bruxelles. Il est vrai que cette nouvelle Convention n'a pas encore été transposée en droit français, comme il est vrai qu'elle n'a pas encore été signée par l'Algérie, mais cela ne va pas tarder à se réaliser. Dès lors, il est opportun de faire la lumière

dans la deuxième partie sur les points de ressemblance et de divergences entre les deux conventions (Titre II)

TITRE I/ Régime juridique de la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise sous l'empire de la Convention de Bruxelles:

42. *Le régime de responsabilité du transporteur maritime* ; C'est un ensemble de situations qui vont conduire le transporteur maritime à faillir dans ses obligations. La question de savoir si l'obligation qui pèse sur le transporteur maritime est une obligation de résultat, étant donné qu'il doit acheminer la marchandise et la remettre en bon état à son destinataire, ou si c'est une obligation de moyens dès lors qu'il incombe au transporteur de choisir le navire adéquat pour le transport de la marchandise objet du contrat de transport. Cette distinction des obligations de moyens et de résultat est donc fondamentale pour l'attribution de la charge de la preuve, l'obligation de résultat ayant pour corolaire la préemption de responsabilité. C'est cette dernière qui a été mise en œuvre par la Convention de Bruxelles car selon cette Convention, le transporteur maritime garanti la bonne fin de sa mission d'acheminement de la marchandise au port de destination dans le même état qu'il l'a prise en charge.

C'est d'ailleurs ce qui a conduit la jurisprudence à considérer que le transporteur maritime est tenu d'une obligation de résultat²⁰³.

²⁰³ CA Paris, 5e ch., 14 sept. 1987, no M. 6307, Via assurances Nord & Monde c/

Ainsi, l'obligation d'acheminement de la marchandise à son destinataire dans l'état dans lequel elle a été prise en charge par le transporteur maritime de marchandises devient le leitmotiv du principe de responsabilité instauré par la Convention de Bruxelles et par conséquent, il représente la source première du contentieux maritime dû au transport de marchandise par mer.

Cette présomption de responsabilité du transporteur maritime naît au chargement pour se terminer au déchargement, ou selon les termes des lois internes française et algérienne « *de la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison* ». C'est donc au transporteur qu'incombe de rapporter la preuve du contraire.

43. Sources de la responsabilité ; La source de cette responsabilité émane essentiellement des obligations qui pèsent sur le transporteur maritime à partir du moment où celui-ci prend en charge la marchandise, à savoir l'obligation générale de diligence²⁰⁴, l'obligation relatives au chargement et au déchargement de la marchandise et les obligations relatives à la livraison de cette même marchandise.

Alpha transports et a. : « le transporteur a manqué à son obligation de livrer la marchandise dans l'état où il l'a reçue » (le Lamy transport tome 1-2016, sec.1 règles de base de la responsabilité du transporteur).

²⁰⁴ Aux termes de l'article 3§1 de la convention de 1924 « le transporteur (est) tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnables pour a) mettre le navire en état de navigabilité; b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire; c) approprier et mettre en bon état (toutes les parties) du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et convention ».

44. *Présomption de responsabilité* ; Nous verrons dans cette partie que les textes susvisés font peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité et le transporteur maritime est tenu pour responsable de toute perte ou avarie constatée au déchargement ou à la livraison²⁰⁵.

C'est ce qu'a rappelé la Cour Suprême Algérienne dans un arrêt du 16/01/2008 en jugeant que : « *l'absence d'une expertise contradictoire ne libère en rien le transporteur de sa responsabilité dès lors que le destinataire a émis des réserves en application de l'article 790 du code maritime algérien* »²⁰⁶

L'absence de faute est dès lors insuffisante pour permettre au transporteur maritime de la marchandise de se délier de cette présomption²⁰⁷ de sorte que si la cause du dommage demeure indéterminée, la responsabilité du transporteur est engagée²⁰⁸ et ce même en présence d'une faute admise par le chargeur, faute qui aurait pu

²⁰⁵ CA Paris, 5^e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometas shipping et a., jugeant, en l'absence de réserves, que «le transporteur doit être déclaré entièrement responsable des avaries et manquants en cale ainsi qu'au cours du déchargement »; CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco obs. Delpech ; BTL 2006. 728 ; RTD com. 2007. 265, obs. Delebecqu) , BTL 2001, p. 129).

Arrêt de la Cour suprême n°661705 du 03/06/2010 : «le transporteur maritime reste responsable dès lors que les réserves ont été faites pendant le déchargement de la marchandise », revue de la Cour suprême n°2, année 2012, page 176.

²⁰⁶ Arrêt de la Cour Suprême Algérienne du 16/01/2008, n°478279, CNAN c/ SAA, revue de la Cour suprême de 2009, page 180.

²⁰⁷ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 2 déc. 2003, n° RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.

²⁰⁸ CA Paris, 29 nov. 1978, DMF 1979, p. 80

concourir au dommage²⁰⁹.

Au-delà de la responsabilité du transporteur maritime pour ses propres erreurs, il est aussi responsable en première ligne des fautes de ses préposés et par conséquent il doit être à même d'exercer un contrôle constant sur les activités de ces derniers afin de se retrouver dans une situation d'absence de faute²¹⁰.

Ainsi, le transporteur maritime ne pourra pas invoquer son absence de faute dans le cadre des pertes ou dommages subis par la marchandise en raison de la faute des entreprises de manutention à qui il a fait appel, celles-ci étant considérées comme ses préposés terrestres.

En effet, les dommages dus à la manutention par un acconier agissant pour le compte du transporteur restent à la charge de ce dernier. Par ailleurs, lorsque le transporteur émet un connaissement de bout en bout il demeure responsable des dommages causés du fait des transporteurs auquel il s'est adressé.

Rappelons néanmoins que le transporteur maritime de marchandises a toujours la possibilité de se retourner contre le responsable initial pour les dommages causés à la marchandise. Il peut aussi appeler à la cause l'entreprise qu'il estime responsable des pertes. C'est la raison pour

²⁰⁹ alors qu' «il n'est pas possible de déterminer une cause certaine pour expliquer la décongélation partielle de la marchandise »(CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, no RG : 11/00178, Delmas c/ Axa et a., DMF 2012, p. 571).

²¹⁰ Les fautes terrestres des préposés terrestres demeurent soumises au droit commun en dehors des opérations expressément soumises au droit maritime.

laquelle la loi octroie un délai supplémentaire de trois mois²¹¹ à la personne qui exerce l'action récursoire pour assigner en intervention forcée²¹² ces mêmes entreprises²¹³.

45. Cas limitatifs de responsabilité ; Inspirées de la Convention de Bruxelles, la loi française et la loi algérienne prévoient que le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que celles-ci proviennent de certaines *causes exonératoires* limitativement énumérées (C. transp.français , art. L. 5422-12, CMA art. 802 et 803).

C'est ce principe est appliqué tant par les juges français qu'algériens ainsi que nous le rappelle la Cour suprême Algérienne dans les termes suivants : *«le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages causés à la marchandise de sa prise en charge et jusqu'à*

²¹¹Article 744 du CMA : « les actions récursoires peuvent être exercées même après l'expiration du délai prévu à l'article précédent, celui-ci n'excédant pas toutefois trois mois à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire à régler la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation».

La loi française – c'est-à-dire le Code des transports – dispose que les actions récursoires peuvent être intentées, même après le délai d'un an, « pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre la personne garantie ou du jour où celle-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation »(C. transp., art. L. 5422-18, al. 2).

²¹² Arrêt de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême n°151218 du 06/05/1997 (code maritime page 252).

²¹³ « Le destinataire ne peut diriger une procédure contre la société portuaire étant donné que c'est au transporteur maritime de la mettre en cause et d'entamer une procédure récursoire en application de l'article 744 du code maritime », arrêt Cour suprême n°760238, revue de la Cour suprême n°2 de 2012, page 198.

Voir en France, arrêt de la Cour de Cass. Chambre com., 7 déc. 1999, n° 97-18.035 ; Cass. com., 12 janv.1988, n° 86-14.607, Bull. civ. IV, n° 27 ; Cass. com., 2 févr. 1999, n° 96-17.915, Bull.civ. IV, n° 38, BTL 1999, p. 423

sa livraison au destinataire, sauf cas de force majeure »²¹⁴.

Alors que la Convention de Bruxelles oblige le transporteur à faire *due diligence*, c'est-à-dire à exercer une diligence raisonnable pour assurer la navigabilité de son bâtiment²¹⁵ et d'accomplir les opérations qui lui incombent sans que cela atténue sa responsabilité, le transporteur maritime peut néanmoins s'en libérer en établissant un cas d'exonération²¹⁶.

Ce sont toutes ces questions qui seront traitées dans la partie (A) de ce chapitre.

46. Exonération de la responsabilité ; entendue comme la double acceptation physique et juridique de la remise de la marchandise au destinataire, le transporteur maritime a la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité en invoquant un des cas de limitation de la responsabilité prévus à l'article 4-2 de la Convention de Bruxelles ainsi que nous le détaillerons dans la partie (B).

Les cas d'exonération peuvent être regroupés en trois catégories :

- Les cas exceptés tenant au navire;

²¹⁴ Pour se dégager de sa responsabilité, le transporteur maritime doit prouver un cas excepté Cass. com., 27 mai 1975, n° 74-10.388, Bull. IV, n° 140 ; C'est le même principe qui a été retenu par les juridictions algériennes, voir arrêt de la Cour suprême chambre commerciale, arrêt n° 77660, du 19/05/1991, code maritime page n°265.

²¹⁵ Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 3. 1.

²¹⁶ Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 4. 2.

- Les cas liés à la cargaison;
- Les cas liés à des évènements extérieurs.

47. Cas de la clause « sous-palan » ; N'oublions pas le cas tiré du transport « sous-palan », qui n'est pas prévu par la convention de Bruxelles mais qui permet au transporteur maritime de se libérer de sa responsabilité. Cependant, la clause «*sous-palan* »²¹⁷ ne libère le transporteur pas de toute obligation dès lors que les obligations du transporteur ne cessent pas totalement une fois le débarquement opéré. Le transporteur maritime reste tenu d'une obligation de diligence²¹⁸ et d'une obligation de bonne foi dans l'exécution du contrat et de coopération, très présente en droit des transports de manière générale²¹⁹.

48. Cas du transport multimodal ; le transport multimodal suppose l'acheminement de la marchandise par au moins deux modes

²¹⁷ Ce type de **clause**, fréquemment stipulée dans les connaissements maritimes, est celle qui prévoit que la livraison est considérée comme effectuée dès que la marchandise est déposée sur le quai, ce, immédiatement après le déchargement du navire, et que la responsabilité du transporteur cessera normalement à ce moment là (P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2006, LGDJ, n° 1032). Elle est donc particulièrement intéressante pour le transporteur, car elle doit lui permettre de se dégager de toute responsabilité en cas de perte ou dommage subi par la marchandise pendant son stationnement à quai, là où les risques détérioration, voire de vol, sont malheureusement assez fréquents. Elle a été jugée opposable au destinataire sans qu'il soit nécessaire que celui-ci ait spécialement manifesté sa volonté de l'accepter (Com. 16 janv. 1996, Bull. civ. IV, n° 21 ; DMF 1996. 627, note Delebecque).

²¹⁸ Il faut relier à l'obligation de diligence raisonnable ou *due diligence*, exigée par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur les transports maritimes par connaissement, dont l'article 4, § 2, impose au transporteur de procéder « de façon appropriée et soigneuse... au déchargement des marchandises transportées »

²¹⁹ BTL 2006. 728 ; RTD com. 2007. 265, obs. Delebecque

de transport successifs. Une partie du trajet peut être réalisée par la route, l'autre par voie maritime, fluviale ou par le rail.

Ces transports peuvent être homogènes et ainsi soumis à un même régime juridique (avec solidarité) : plusieurs transports circulent sous une même lettre de voiture internationale ; Ils peuvent aussi être combinés et là soumis à des régimes juridiques différents : transport routier interne puis soumis à la Convention de Genève de 1956 (relative au contrat de transport international de marchandise par route), transport mixte ou réalisé par des modes différents (rail, puis route, puis mer, et de nouveau par route) ; ces transports peuvent encore être superposés (ferroutage)²²⁰.

Dans l'exécution du transport multimodal, la responsabilité du transporteur maritime se détermine différemment selon si c'est lui qui organise le transport multimodal ou s'il est partie exécutante pour le compte d'un commissionnaire de transport.

Le commissionnaire du transport, organisateur du transport de bout en bout, est responsable non seulement de son fait personnel comme tout entrepreneur, mais également des faits et agissements des transporteurs et sous-traitants (au sens général du terme) auxquels il s'adresse. La responsabilité contractuelle pour fait d'autrui et spécialement pour fait des transporteurs substitués, dans les limites de leur propre responsabilité, est la grande intelligence de la technique de

²²⁰ Droit du commerce international, 3^{ème} édition, p. 634.

la commission²²¹. La responsabilité du commissionnaire n'est cependant pas impérative, ce qui l'autorise à décliner sa responsabilité pour telle ou telle opération²²².

En application de l'article 38 du code du commerce algérien : « *le contrat de transport et le contrat de commission de transport sont formés par le seul accord des parties* », le contrat de commission est en conséquence soumis à « la loi de l'autonomie ».

Les rapports entre les parties seront régis par la loi nationale choisie expressément ou implicitement par les contractants. Le commissionnaire peut en conséquence négocier les conditions d'exécution du contrat multimodal en prévoyant de larges causes d'exonérations de responsabilité, allant jusqu'à exclure sa responsabilité en cas de faute personnelle, à l'exception de la faute lourde.

C'est ce qui ressort de la rédaction de l'article 59 du code de commerce algérien qui stipule que: « *Par une clause écrite, insérée au titre de transport et conforme aux lois et règlements en vigueur portée à la connaissance du commettant, le commissionnaire peut, sauf faute intentionnelle ou lourde commise par lui-même ou par son préposé ou par le transporteur ou le préposé de celui-ci, s'exonérer,*

²²¹ Droit du commerce international, 3^{ème} édition Dalloz, p.635.

²²² Voir article 57 du CCA : « Le commissionnaire peut s'exonérer, en tout ou partie de sa responsabilité pour l'inexécution, l'exécution défectueuse ou tardive de ses obligations, en rapportant la preuve de la force majeure, du vice propre de la chose ou d'une faute imputable, soit à son commettant, soit au destinataire »

en tout ou en partie, de sa responsabilité ».

De même il pourra plafonner sa responsabilité, dès lors que le taux de réparation proposé par lui à ses clients n'est pas dérisoire²²³.

La situation du transporteur maritime sera différente si c'est lui qui organise le transport multimodal dans la mesure où, pour la partie maritime de ce type de transport, le transporteur maritime ne peut pas prendre la qualité d'opérateur de transport multimodal ou de commissionnaire de transport, il reste donc pour cette partie, soumis aux obligations qui, en droit commun, s'imposent aux transporteurs maritimes²²⁴.

Le propriétaire de la cargaison ou le chargeur a ainsi recours à deux actions pour agir contre le transporteur maritime de la marchandise: la première fondée sur l'art. III de la Convention de Bruxelles, qui exige une diligence quant à navigabilité *avant et au début* du voyage et des soins appropriés à la cargaison transportée pendant le voyage et la deuxième fondée sur l'article IV. 2 et qui répertorie une liste d'exceptions où le transporteur n'est pas responsable.

Néanmoins, la relation entre les deux articles est floue et différents problèmes se posent comme : l'appréciation de la *diligence raisonnable* et sa durée, le contenu de la navigabilité, la concurrence

²²³ Pierre BONASSIES et C.Scapel: droit maritime; contrats d'affrètement et contrat de transport, p. 838.

²²⁴ Idem

des causes du dommage, le bénéfice des *cas exceptés*, la place de la faute ou son caractère personnel, la charge de preuve²²⁵, etc.

Selon une étude²²⁶ il a été proposé deux options pour remédier à ce problème:

- soit la suppression de la longue liste des *cas exceptés* dans la mesure où les cas exceptés ne sont que des exemples de cas où le transporteur n'est pas en faute et qu'ils rentrent dans l'exception de l'art IV. 2 (q), *ou* pour toute autre cause ne provenant pas de la faute du transporteur.
- soit, la suppression de ce dernier cas et la conservation des *cas exceptés*, à condition qu'ils répondent aux critères objectifs de la force majeure.
- Selon cette même étude, les *cas exceptés* dans leur état actuel contredisent le fondement du régime de plein droit de la Convention de Bruxelles, sans compter l'interprétation fluctuante des tribunaux nationaux. Cette liste exonératoire laisse planer le doute sur leur raisonnement juridique et les juges hésitent sur la

²²⁵ Même si le fondement du régime du transporteur maritime est une responsabilité de plein droit, la faute du transporteur continue à jouer un rôle important comme élément de preuve pour convaincre les juges. Cet usage fait en sorte que la notion abstraite de la responsabilité de plein droit est désuète, puisqu'en droit la preuve de la faute est inutile. La faute est aussi importante pour les exonérations de l'article IV. L'élément de la faute offre au juge la possibilité de mesurer la cause directe du dommage.

²²⁶ Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissement : un échec?- auteur :Hind Adil, Université de Montréal, page 171.

méthode à suivre pour interpréter ces règles qui souvent prêtent à confusion : s'agit-il d'une convention internationale ou d'un modèle de connaissance anglais transformé en une loi?

Au demeurant, le régime du transport multimodal n'est pas traité par la Convention de Bruxelles, c'est pourquoi on peut imaginer plusieurs solutions pour déterminer le régime juridique applicable :

1. les opérations de transport peuvent rester indépendantes l'une de l'autre et l'on appliquera d'une manière distributive les régimes applicables (fer, mer, route..) ;
2. les opérations peuvent être couvertes par un titre unique :
 - si les transports sont homogènes, les transporteurs seront tenus solidairement envers la « marchandise » ;
 - si les transports sont combinés ou mixtes, les transporteurs ne peuvent être tenus que conjointement ; les parties ont alors intérêts à recourir à la technique de la commission de transport où à régler conventionnellement leurs rapports, à défaut de convention internationale²²⁷.

Ainsi que nous le verrons dans la deuxième partie de ce chapitre, les Règles de Rotterdam réglementent le transport multimodal transmaritime ainsi que le régime de responsabilité qui couvre

²²⁷ Droit du commerce international, 3^{ème} éd. Dalloz, paragraphe 634 page 460.

l'ensemble du transport dit « door to door ».

Nous examinerons donc dans la première partie les principes applicables à la notion de responsabilité du transporteur maritime de la marchandise par mer et ses limites (Chapitre A) avant de traiter dans la partie (Chapitre B) du Régime d'exonération de cette même responsabilité.

CHAPITRE A) Principes de la notion de responsabilité du transporteur maritime de la marchandise par mer et ses limites :

Ainsi que nous l'avons évoqué plus haut, le contrat de transport de marchandise par mer implique des obligations qui pèsent tant sur le transporteur maritime que sur le chargeur. Ce sont ces obligations qui vont marquer le point de départ de la responsabilité présumée du transporteur maritime.

49. *Obligations du chargeur* ; Les obligations du chargeur sont liées à la remise au transporteur d'une marchandise conforme au descriptif du contrat et aux factures qui l'accompagnent, d'une obligation d'information et du paiement du fret.

50. *Obligations du transporteur maritime* ; Les obligations du transporteur maritime portent fondamentalement sur deux points : la marchandise à transporter et le navire qui en est le moyen.

Nous attirons l'attention du lecteur sur la pratique de plus en plus courante et qui consiste à ce que le transporteur mette à disposition du chargeur des conteneurs afin d'y charger sa marchandise avant de la remettre au transporteur; La question s'est posée de savoir si cette mise à disposition était un contrat à part et donc soumis au droit commun ou est-ce que cela fait partie du contrat de transport et donc soumis aux règles régissant ce dernier. Après une certaine hésitation, la Cour de cassation française estime aujourd'hui que, sauf si elle fait l'objet d'une convention distincte du contrat de transport, la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime, laquelle concourt à l'acheminement de la marchandise, constitue l'exécution d'une obligation accessoire du contrat; cette mise à disposition est dès lors soumise aux règles qui régissent le contrat de transport maritime²²⁸.

Il n'y a pas à notre connaissance de décision similaire concernant ce point rendue par les juges algériens, mais rappelons seulement que

²²⁸ Cass. com., 30 juin 2015, n°13-27.064 : « Attendu que pour déclarer recevable la demande de la société Maersk et condamner la société SILF à lui payer la somme principale de 34 120 euros, l'arrêt retient que si la location des conteneurs entre dans l'organisation du transport, elle est totalement indépendante de l'opération de transport proprement dite car elle s'étend sur une durée qui commence bien avant les opérations d'embarquement et se poursuit au-delà des opérations de débarquement et que la location de conteneurs et le transport de ces conteneurs procèdent donc de deux contrats distincts obéissant chacun aux règles et notamment aux régimes de prescription qui leur sont propres ; Qu'en statuant ainsi, alors qu'à moins qu'elle ne fasse l'objet d'une convention distincte du contrat de transport, la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime, qui concourt à l'acheminement de la marchandise, constitue l'exécution d'une obligation accessoire de ce contrat, la cour d'appel a violé, par fausse application, le premier des textes susvisés et, par refus d'application, le second de ces textes »

cette même jurisprudence de la Cour de Cassation française n'est pas partagée par tous les pays européens comme c'est le cas de la Cour de cassation italienne qui a jugé dans un arrêt de 2009 que : « *la mise à disposition de conteneurs par l'armement maritime constitue ... un contrat de location* »²²⁹.

Les obligations relatives à la marchandise procèdent de l'idée que l'ayant prise en charge par un transport, ce dernier doit les mettre à bord et à quai et leur doit si nécessaire des soins pendant l'expédition nautique.

Les obligations relatives au navire procèdent de l'idée que le transporteur dispose fréquemment du navire par le moyen de l'affrètement à temps de celui-ci. Comme la navigabilité du navire et due par l'armateur, l'obligation du transporteur est d'exercer une diligence raisonnable pour vérifier quel navire utilisé est apte à rendre les services requis et, à défaut, faire en sorte qu'il le soit.

On peut dès lors énumérer les obligations du transporteur comme suit :

- L'obligation de diligence raisonnable, comme par exemple: l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité; l'obligation d'armer convenablement le navire, de l'équiper et de l'approvisionner; l'obligation de mettre en bon état les cales, le

²²⁹ <http://www.rineauassociés.com/index.php/actualit%C3%A9/10-actualit%C3%A9s/116-mise-a-disposition-de-conteneurs-le-regime-juridique-applicable-en-matiere-de-transport-maritime-de-marchandises>.

chambre froides et frigorifiques ainsi que toutes les parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation²³⁰.

- Les obligations relatives au chargement et déchargement de la marchandise : notons ici que le texte de la Convention de Bruxelles est un peu différent de celui de la loi interne française et algérienne dans le mesure ou l'article 3§2 de la Convention de Bruxelles met comme point de départ à cette obligation « le chargement de la marchandise à bord du navire », alors que les législateurs susvisés font peser cette obligation à la compter de la *prise en charge* de la marchandise, soit à compter de l'arrivée de la marchandise à quai pour chargement à bord du navire étant donné que la prise en charge prévue par le droit interne est réalisée au moment de la réception de la marchandise;
- Obligation d'agir de bonne foi: c'est une obligation implicite qui pèse d'ailleurs tant sur le transporteur maritime que sur le chargeur²³¹.

51. Cas de l'obligation du transporteur maritime en présence d'un chargement en pontée : l'article 1 de la Convention de Bruxelles donne une définition de la « marchandise » comme étant : « *les biens,*

²³⁰ Alors que l'art. 3§1 Conv. de Bruxelles prévoit que cette responsabilité due: « .. *avant et au début du voyage* », l'article 14 des Règles de Rotterdam innove sur ce point et étendent cette responsabilité: « maintenir le navire en état de navigabilité..tout au long du voyage ».

²³¹ Droit Maritime, le contrat de transport de la marchandise, Ph. Delebecque; §722

objets, marchandises et articles de nature quelconque, l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mis sur le pont et, en fait, est ainsi transportée ».

Les obligations du transporteur visées par la Convention de Bruxelles ne concernent donc pas ce type de transport qui est laissé à l'accord des parties. Le droit français ainsi que le droit algérien ne le reconnaissent qu'en cas de cabotage et consentement du chargeur. Mais selon le professeur Delebecque cette réglementation est dépassée à cause de la conteneurisation²³².

En conclusion, la responsabilité du transporteur peut être soulevée à partir du moment il prend en charge la marchandise et jusqu'à la livraison de celle-ci au destinataire. Précisons ici une divergence dans les textes de la Convention de Bruxelles et ceux des lois internes algériennes et française ce que la Convention délimite la responsabilité du transporteur maritime au «*déchargement de la marchandise* », alors que les lois internes la délimitent par «*la livraison* » étant donné que celle-ci est l'acte juridique qui matérialise la remise de la marchandise à son destinataire. Le moment et le lieu de cette livraison est fixé par les parties en fonction de la nature de la marchandise et des installations portuaires disponibles²³³.

Ainsi, nous verrons ici comment s'applique le régime juridique de présomption de responsabilité du transporteur maritime (SECTION 1) et

²³² Droit maritime, Ph. Delebecque §724

²³³ Arnaud Montas, Droit maritime 2ème édition, pages 196-197

les circonstances de mise en œuvre de la limitation de responsabilité(SECTION 2).

SECTION 1) Présomption de responsabilité du transporteur :

Le contrat de transport doit être exécuté conformément aux prévisions des parties. Elles sont généralement précises quant au temps, au lieu ou encore aux circonstances.

Au demeurant, tous les mécanismes du droit des obligations sont mis à l'épreuve sans oublier les exigences de la bonne foi contractuelle²³⁴.

En raison de considérations historiques, des aléas de la navigation maritime et notamment de la nature des produits qui deviennent de plus en plus variés et de plus en plus exigeants voir de constitution chimique ou biologique complexe et qui constituent à chaque fois un risque préexistant contre lesquels le transporteur doit se prémunir par des clauses contractuelles d'exclusions de responsabilité pour que leur prise en charge par son endossement ne lui soit pas ensuite préjudiciable, le transporteur doit se montrer un vrai professionnel qui va analyser ou faire analyser le produit, déterminer sa nature et son comportement, ou de perte sous les effets des variations, températures, d'un type d'emballage donné, de présentation ou au contact aux autres

²³⁴ Droit maritime –Philippe Delebecque –précis- 1erédition- 25/06/2014- exécution et inexécution du contrat –733.

produits ou au changement de milieu etc....

Il s'en suit que le contrat de transport doit prévenir et exclure tous les risques qui ne sont pas inhérents au fait du transporteur mais plutôt aux fautes commises par le fabricant, ceux qui ont décidés des conditions d'emportage et de présentation, au fait du présentateur, au fait du chargeur, etc., jusqu'à la rédaction du connaissement qui va consacrer le commencement de la responsabilité du transporteur.

52. Régime de la responsabilité du transporteur maritime; La convention de Bruxelles prévoit que le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise et l'oblige par conséquent à faire *due diligence*, c'est-à-dire à exercer une diligence raisonnable pour assurer la navigabilité de son bâtiment et accomplir les opérations qui lui incombent.

La responsabilité du transporteur maritime obéit donc à un régime spécial différent de celui généralement applicable aux autres transporteurs.

C'est la raison pour laquelle, il faut d'abord, distinguer la situation où le transporteur a pour mission de transporter la marchandise qui lui est confiée du point de départ de la marchandise (du lieu où elle est fabriquée ou transformée ou extraite comme l'usine, champ ou autre) jusqu'au lieu de destination finale, dans ce cas il délivre un « connaissement combiné », de la situation dans laquelle le transporteur maritime s'occupe que de la partie maritime du transport de la

marchandise et dans ce cas c'est un «connaissance direct » qui est délivré.

En émettant un connaissance de transport combiné, le transporteur s'engage à exécuter, en son nom et sous sa responsabilité, l'intégralité du transport depuis le lieu de prise en charge jusqu'au lieu de destination finale, en effectuant lui-même tout ou partie de ce transport et en sous-traitant les phases qu'il n'effectue pas personnellement.

Pour qualifier un connaissance de combiné, celui-ci doit répondre aux caractéristiques suivantes :

- un seul transporteur ;
- un seul contrat ;
- une seule responsabilité²³⁵

Ainsi, le connaissance de transport combiné suppose que l'émetteur du titre assume, en sa qualité de transporteur combiné, la responsabilité totale du transport de bout en bout et doit répondre, à l'égard du chargeur ou du destinataire, de la bonne exécution de chacune des phases successives de transport quel que soit le mode employé. La responsabilité du transporteur est dès lors retenue si celui-ci est dans l'impossibilité d'établir à

²³⁵ Le Lamy transport 2 – 2016, 4ème partie, chap. 4 sect. 3 le connaissance de transport combiné, p. 673 - Origine et caractéristiques du connaissance de transport combiné.

quel stade du transport la marchandise avait disparu, ne pouvant en conséquence invoquer une faute d'un de ses substitués²³⁶.

Cela implique que le transporteur a l'obligation de veiller à la présentation du produit et à la forme de son emballage, de son conditionnement, de son empotage et toute la multitude des exigences de forme d'emballage dans lequel le produit doit être présenter pour pouvoir supprimer tout risque prémédité d'avarie, de transformation des produits, de déformations, de casse et autres...

Il nous semble opportun de rappeler que la rédaction actuelle des textes règlementant le transport maritime de marchandises n'envisage que la responsabilité du transporteur dans les cas énumérés de pertes ou dommages causés à la marchandise. Ainsi, contrairement aux Règles de Rotterdam, qui sont plus compréhensives et proches des réalités en subordonnant la responsabilité du transporteur à une violation de ses obligations, le législateur laisse au droit commun les autres hypothèses d'inexécution ou d'exécution imparfaite du contrat de transport. Ainsi, on peut retenir un arrêt très intéressant de la Cour de cassation rendu en matière terrestre, mais dont la solution peut être généralisée, aux termes duquel, la responsabilité du transporteur a été retenue car la Cour avait constaté que la chaîne de froid a été rompue « *malgré l'absence d'altération macroscopique des produits* »²³⁷.

²³⁶ Cass. com., 18 janv. 2000, n° 97-21.323.

²³⁷ Cass. com. 9 fév. 2016 , n° 14-24.219, BTL 2016, 104, obs. Tilche

Le contrat de transport doit donc énumérer de façon technique et précise les exigences dans lesquelles le produit doit être présenté par le chargeur (propriétaire ou chargeur).

Le connaissance « direct » est le cas de figure dans lequel le transporteur est tenu pour responsable de toute perte ou avarie constatée au déchargement ou à la livraison²³⁸ et ce même si la cause du dommage demeure indéterminée dès lors que l'absence de faute est insuffisante à dégager le transporteur maritime de marchandise de cette présomption²³⁹.

La marchandise est ainsi sous la responsabilité du transporteur dès sa prise en charge pour le chargement à bord du navire, c'est ce qui a été retenu par la Cour Suprême algérienne dans les termes suivants : « *le transporteur est responsable des pertes causées à la marchandise dès lors qu'elles ont eu lieu au moment du chargement, les juges de la Cour d'appel n'ont pas enfreints la loi* »²⁴⁰.

En application du droit commun des contrats, le transporteur répond également de tout manquement à ses obligations contractuelles. Tel est

²³⁸ CA Paris, 5^e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometas shipping et a., jugeant, en l'absence de réserves, que «le transporteur doit être déclaré entièrement responsable des avaries et manquants en cale ainsi qu'au cours du déchargement »; CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco, BTL 2001, p. 129.

²³⁹ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 2 déc. 2003, n^o RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.

²⁴⁰ Cour Suprême Algérienne, cham. Com. et maritime, arrêt n^o163423 du 17/03/1998, code maritime édition n^o4 page 270.

le cas lorsqu'il ne se conforme pas aux instructions de l'organisateur du transport concernant l'interdiction d'envoi partiel, ceci occasionnant des frais supplémentaires pour le chargeur²⁴¹.

Corrélativement, le transporteur maritime n'est pas *a priori* responsable de dommages qui n'auraient pas fait l'objet de réserves à l'arrivée²⁴².

En conclusion, la Convention de Bruxelles met en place un régime de responsabilité présumée du transporteur maritime, dès lors, même si les causes des pertes ou dommages demeurent indéterminées et sont imputables au chargeur, la responsabilité du transporteur reste engagée si la cause certaine du dommage n'est pas prouvée²⁴³.

53. Cas de la marchandise conteneurisée ; Dans une note sur un arrêt de la Cour de cassation de 1993, le Professeur Tassel a caractérisé le conteneur comme étant : « *secret inadéquat parfois et d'une certaine façon criminogène* »²⁴⁴.

Une fois la marchandise embarquée à bord du navire, le transporteur

²⁴¹ CA Rouen, ch. civ. et com., 13 oct. 2011, n° RG : 10/02095, CMA CGM c/ Thales Air System et a., BTL 2011 n° 3386, retenant étonnamment la responsabilité *délictuelle* du transporteur à l'égard du chargeur en raison d'un manquement à ses obligations *contractuelles*.

²⁴² Cass. com., 4 mars 2014, n° 13-11.007, BTL 2014, p. 175, DMF 2014, p. 525.

²⁴³ CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, n° 11/00178, Delmas c/ Axa et a., DMF 2012, p. 571.

²⁴⁴ Cass. com., 8 juin 1993, navire Neptune – Garnet, DMF 1994, p.359.

maritime remet au chargeur un connaissement qui fait foi de l'état de la marchandise à transporter. Le connaissement délivré, il est résumé que la marchandise a été prise en charge par le transporteur selon ce qui est décrit dans ledit connaissement.

Ainsi, si le transporteur ne fait pas de réserves au moment de la prise en charge de la marchandise, il lui sera difficile de prouver le contraire et ce même si l'exactitude des informations sur la marchandise prise en charge est de la responsabilité du chargeur.

Le transporteur maritime pourra dès lors se retourner contre le chargeur s'il s'avère par la suite que les informations transmises par celui-ci concernant la nature, la qualité, le poids, la taille ou encore la quantité de la marchandise ne sont pas exactes, à condition que le transporteur ait les moyens de prouver ce manquement de la part du chargeur. Mais dans tous les cas, le transporteur reste responsable vis-à-vis des tiers.

Afin d'établir les dommages causés depuis la prise en charge, le réceptionnaire de la marchandise doit adresser, par écrit, au transporteur des réserves décrivant les dommages apparents avant l'enlèvement de la marchandise puis il disposera d'un délai de trois jours après cette date pour établir les dommages non apparents sauf en cas de constat contradictoire.

À défaut du constat contradictoire et/ou de réserves dans les délais

prévus par la loi, l'enlèvement de la marchandise fait présumer, jusqu'à preuve contraire, la livraison des marchandises en l'état²⁴⁵.

Néanmoins, même hors délais, il est possible pour le destinataire de renverser la preuve de cette présomption de prise en charge conforme, faut-il encore qu'il ait les éléments de preuve²⁴⁶.

Ainsi, l'absence de réserves valables à la livraison, fait présumé que le transporteur a livré les marchandises telles que décrites au connaissement; Le destinataire doit prouver l'antériorité du dommage, ce qu'il fait en prouvant par des expertises que les marchandises ont été endommagées avant la livraison.

A l'ère du commerce international moderne, tous les opérateurs ont besoin que les choses aillent vite. Celui qui connaît la marchandise est le chargeur, et il est très fréquent que ce soit le chargeur qui rédige lui-

²⁴⁵ Selon la convention de Bruxelles, le destinataire qui constate à la livraison des pertes ou des avaries apparentes, doit en aviser immédiatement le transporteur (art. 3-6 al.1). Les réserves écrites doivent être transmises sous 3 jours suivant la livraison selon les Règles de La Haye.

COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (2^{ème} Ch.) - 16 OCTOBRE 2014 > Navire CMA CGM *Fortuna* N° 11/13738 – DMF 2015 p. 772 « Les réserves à la livraison ayant été prises hors délai, le transporteur maritime bénéficie de la présomption de livraison conforme. Cette présomption n'est pas renversée en l'espèce par l'ayant-droit à la marchandise » ;

²⁴⁶ CA AIX 16/10/2014 , DMF 2015, 716 , obs C. HAMANN: « le fait que le connaissement mentionne un transport LCL/FCL n'est pas soi suffisant, dès l'instant que cette mention ne signifie pas que le chargement, l'emportage et l'arrimage des conteneurs incombent au transporteur, mais seulement que le conteneur est chargé en plusieurs lots appartenant à des chargeurs différents mais appartenant au même destinataire, destinataire assumant les opérations dépotage.

même le connaissance, ce qui est encore plus vrai avec le système du conteneur. Il y a impossibilité économique de prendre le temps de vérifier le contenu de tous les conteneurs où l'état de la marchandise chargée. Le transporteur ne fait alors que signer le connaissance pour le redonner au chargeur, sans vérifier que l'état des marchandises décrit par le chargeur sur connaissance est exact.

Le transporteur a la possibilité d'inscrire des réserves au connaissance s'il constate qu'une marchandise est endommagée lors de sa réception. Mais ce système de réserves, qui est à l'origine créé pour donner une véritable force probante au connaissance par un constat contradictoire du chargeur et du transporteur, n'existe plus en pratique pour deux raisons : un connaissance marqué de réserves n'est pas susceptible d'attirer d'éventuels acquéreurs de la marchandise et la rapidité des opérations de chargement et de déchargement ne laissent pas le temps d'effectuer ce constat contradictoire de la marchandise.

C'est pour quoi, le chargeur empote la marchandise et la livre scellée au transporteur. Il n'y a dès lors aucune constatations contradictoire de l'état de la marchandise.

Malgré cela, la présomption de responsabilité pèse quand même sur le transporteur, et si les marchandises ne sont pas conformés au connaissance, sa responsabilité est engagée²⁴⁷.

²⁴⁷ La responsabilité du transporteur maritime face à la conteneurisation : Vers une solution contractuelle avec la clause « said to contain », article d'Erwan Briant et Mahé Jezequel , publié le 26 juin 2015 sur le site du petit juriste.

Afin de se prémunir contre ce danger, les transporteurs maritimes ont aujourd'hui recours à la clause dite « *said to contain* » (que dit contenir) qui se définit comme étant une réserve apposée au connaissement pour tenter de faire échec aux déclarations du chargeur relatives au nombre de colis ou à la nature de la marchandise.

Mais, les juridictions françaises ont pris pour habitude de considérer cette clause comme une « *clause de style* » car elles figurent de manière habituelle dans les connaissements. Elles sont par ailleurs souvent frappées de nullité car elles manquent de précision et ne sont pas motivées²⁴⁸.

Il faut néanmoins souligner un arrêté de la Cour d'Appel de Versailles du 07 octobre 2014 concernant un manquement de 10 tonnes de marchandises conteneurisées. Dans ce cas d'espèce, la marchandise avait été empotée par le chargeur qui a apposé lui-même les scellés et en a déclaré le poids, la Cour a aussi relevé les incohérences entre les déclarations au connaissement et le bon de commande²⁴⁹.

Pour finir, la conteneurisation suppose généralement que c'est le transporteur qui met le conteneur à la disposition du chargeur pour empoter la marchandise. Il est dès lors tenu pour responsable en cas de pertes ou dommages causés aux marchandises dues à l'état du conteneur.

²⁴⁸ Idem supra.

²⁴⁹ CA Versailles, 12^{ème} chambre, 7 octobre 2014, n° 12/01714, Schender c/ Laser.

Cependant, il faut souligner que dans ces de figures ce sera au chargeur de faire des réserves quant à l'état général du conteneur mis à sa disposition ainsi que nous le rappelle l'arrêt de la Cour de Cassation rendu en date du 1 mars 2016 dans lequel a été retenu la « présomption de prise en charge en bon état », car le conteneur fourni par le transporteur maritime était d'apparence non défectueux et que la mouille touchant la marchandise ne préexistait pas au moment de la prise en charge à bord du navire²⁵⁰.

54. Conclusion, le transporteur maritime de marchandise est responsable des pertes ou dommages causés à celle-ci à partir du moment où il-la prend en charge et jusqu'à sa livraison à son destinataire. Ainsi, la Convention de Bruxelles, la loi algérienne et la loi française instituent à la charge du transporteur, une responsabilité de plein droit d'ordre public dans ces conditions et dans ses effets. Cependant, cette responsabilité du transporteur de la marchandise par mer ne s'appliquera qu'aux « *pertes et dommages* » selon la convention de Bruxelles et aux « *pertes ou dommages* » subis par la marchandise selon la rédaction retenue par les législateurs algérienne et française, de sorte que tout autre dommage d'une nature différente sera soumis aux règles de droit commun.

²⁵⁰ Cass. com. 1er mars 2016, n°14-24.912, DMF 2016 n°171)

Dans le même sens: Ca Rouen 23 avril 2015, DMF 2016, 49, obs. C. Humann, BTL 2015, 302. CA Dijon 1er octobre 2015, 639 id: il faut prouver le lien causal entre le transport et les prétendus dommages; CA Paris 26 mars 2015, BTL 2015, 221: « *l'absence de réserves du transporteur maritime en présence d'un seul plomb constitue une imprudence sans lien causal avec le vol* ».

La conteneurisation est un moyen de transport adapté à la réalité des besoins économiques et commerciaux actuels, mais c'est un mode de transport non prévu par la Convention de Bruxelles, dont se sont inspirés les législateurs français et algériens. En effet, le régime actuel n'est pas adapté à la clause « said to contain » alors qu'elle est apposée dans les cas où le chargeur est responsable de l'ensemble de l'empotage de la marchandise. Sur ce point, il nous semble que les Règles de Rotterdam sont beaucoup plus adaptés à la réalité des transports maritimes.

SECTION 2) Les limites au principe de présomption de responsabilité du transporteur.

Dans un souci d'atténuer la rigueur du principe de la responsabilité présumée mise en place par la Convention de Bruxelles, cette dernière a prévu des cas qui permettent au transporteur maritime de marchandise soit de s'exonérer de la responsabilité²⁵¹ ou bien de l'alléger par des limitations légales.

Pour une question d'ordre nous devons rappeler qu'il ne faut pas confondre la notion de limitation de la responsabilité du transporteur à celle de l'exonération de la responsabilité dudit transporteur maritime, cette dernière résulte d'une liste de cas énumérés dans la convention de Bruxelles et lois internes des pays qui l'ont ratifié qui permettent au

²⁵¹ Le contrat de transport - Pierre Bonassies et C. Scapel, p.678;

transporteur de se décharger par l'effet de la loi si les pertes ou dommages subis par les marchandises proviennent ou résultent des cas énoncés dans ces articles.

C'est pourquoi, l'exonération de la responsabilité sera examinée dans une deuxième partie.

La limitation de responsabilité permet au transporteur de ne pas réparer les dommages dont il est reconnu responsable, lorsque ceux-ci dépassent un certain montant.

Le transporteur maritime peut bénéficier d'un plafonnement de sa responsabilité pour pertes ou dommages causés à la marchandise (a) ; Mais ce n'est pas un droit absolu car le transporteur peut perdre le bénéfice de celles-ci dans certains cas (b).

a) Genèse de la limitation de responsabilité du transporteur maritime

La limitation propre à la responsabilité du transporteur est celle dont il jouit en sa seule qualité d'opérateur de transporteur maritime. C'est celle qui est prévue dans les différentes versions de la Convention de Bruxelles. Elle constitue une limitation «*au premier degré*», autrement appelée limitation «*de premier rang*²⁵²», dont la base juridique s'adapte

²⁵² P. BONASSIES, précité, note 69

facilement au régime applicable²⁵³.

Cette dérogation au principe du droit commun qui veut que le responsable d'un dommage en assure la réparation intégrale²⁵⁴ se révèle précieuse pour le transporteur dans la mesure où le plafond de réparation établi par la Convention peut s'avérer plus bas que la valeur réelle de la marchandise transportée.

Mais, cette règle de limitation n'est pas absolue étant donné que le transporteur ne peut pas en bénéficier dans les cas où il a commis une faute grave ou inexcusable.

Elle est par ailleurs encadrée par son champ d'application stricte au transport de marchandises par mer.

Cela signifie qu'elle ne concerne pas la responsabilité du transporteur maritime lorsque celui-ci a été investi de la mission du transport complet du début jusqu'à la fin du parcours, y compris par les autres voies de transport (terrestre et aérien etc..) dans lesquelles le transporteur va souvent concéder la responsabilité inhérente au transport terrestre ou aérien ou autre type de transport tout en restant responsable vis-à-vis de son client.

²⁵³ FETZE KAM DEM *La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit* (2000) 41 c. de D. .6, page702

²⁵⁴Sans que ce principe ait une valeur constitutionnelle dès lors qu'il est possible aux parties d'écarter la limitation par une déclaration de valeur

Dans ce cas de figure, le droit inhérent à chaque type de transport (terrestre ou aérien) et la responsabilité qui en découle se verra s'appliquer les règles du droit applicables respectivement à chaque étape du transport pour les tronçons extérieurs au transport maritime proprement dit.

Les différentes versions de la Convention de Bruxelles ont déterminés la responsabilité du transporteur maritime dans des moules juridiques dont il ressort diverses limites qui varient selon que sont applicables les Règles de la Haye, les Règles de la Haye-Visby ou les Règles de la Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979.

Ces mêmes limites établies par la Convention ne peuvent être modifiées par stipulation contractuelle que dans le sens de leur augmentation²⁵⁵. Une clause qui en va autrement encourt donc une annulation.

En effet, aux termes de l'article 3 de la Convention de Bruxelles :
«Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable

²⁵⁵ Art. 3 (8) et 5 (1)) Convention de Bruxelles.

sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité»²⁵⁶. Dès lors et ainsi que l'a été précisé plus haut, la responsabilité du transporteur maritime prend un caractère d'ordre public²⁵⁷.

En droit français, ne peuvent être modifiées par stipulations contractuelles les limitations de responsabilité du transporteur maritime de marchandises que dans le sens de leur augmentation et à cet effet, à titre d'exemple, ont été jugées nulles les clauses des connaissements :

- mettant à la charge du transporteur les risques des opérations de chargement et de déchargement²⁵⁸ ;
- indiquant que la responsabilité du transporteur sera dégagée si les plombs des cuves sont reconnus intacts à l'arrivée²⁵⁹ ou si le conteneur, empoté et plombé par le chargeur, arrive à destination muni de ses scellés d'origine²⁶⁰ ;
- ainsi libellée « navire non responsable de la pourriture »,

²⁵⁶ Conv. Bruxelles 25 août 1924, art.

²⁵⁷ Cass. com., 7 déc. 1983, no 81-14.489, BT 1984, p. 414 ; Cass. com., 25 sept. 1984, n° 81-15.526, Rev. Scapel 1986, p. 22.

²⁵⁸ CA Aix-en-Provence, 25 juin 1953, DMF 1954, p. 139 ; CA Aix-en-Provence, 18 déc. 1980, DMF 1981, p. 552 ; voir aussi Cass. com., 30 nov. 2010, n° 09-14.892, BTL 2010, p. 719, s'agissant de la portée d'une clause « FIOS » : sans condamner l'usage d'une telle clause, au demeurant fort courante, et prenant soin de relever qu'elle est appréciée en l'espèce selon la loi française, la cour de cassation déclare celle-ci inapplicable dès lors qu'elle impute les risques des opérations de manutention à la marchandise.

²⁵⁹ T. com. Rouen, 6 avr. 1951, DMF 1952, p. 216 ; CA Douai, 11 juin 1959, BT 1960, p. 70

²⁶⁰ CA Paris, 5^e ch., 27 oct. 1995, Arnal et fils c/ Besnier et a

portée sur un connaissance établi pour un transport d'oignons²⁶¹;

- écartant la responsabilité du transporteur en cas de défaillance de la réfrigération du conteneur²⁶²
- exonérant le transporteur de sa responsabilité pour les différences de qualité, calibres et conditions d'oignons²⁶³ ainsi qu'en cas de transport de denrées ainsi qu'en cas de transport de denrées²⁶⁴.

Le code maritime algérien interdit toute clause ayant pour objectif de limiter ou d'exclure la responsabilité du transporteur maritime ou de négocier une limité du préjudice qui serait inférieure au seuil fixé par la loi²⁶⁵ sauf dans le cas d'un transport international ou la loi du créancier fixe une limitation de la responsabilité qui serait intérieure à celle fixée par la loi algérienne, dans ce cas le transporteur ne sera tenu

²⁶¹ CA Aix-en-Provence, 16 mai 1975, DMF 1976, p. 289

²⁶² CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 21 sept. 2000, Marfret c/ Helvetia, Rev. Scapel 2000, p. 161

²⁶³ Cass. com., 7 déc. 1983, no 81-14.489, BT 1984, p. 414 et Cass. com., 25 sept. 1984, no 81-15.526, Rev. Scapel 1986, p. 22

²⁶⁴ Lamy Transport - Tome 2 - 2014 Partie 4 - Transports maritimes, Chapitre 7, Responsabilité du transporteur maritime, Section 1 Principes de responsabilité, 733 - Exemples de clauses déclarées nulles - Cass. com., 13 févr. 1978, n^o 77-11.608, BT 1978, p. 208.

²⁶⁵ Voir article 811 du code maritime algérien : « est nul et de nul effet, toute clause contractuelle ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet, d'exclure ou de limité la responsabilité du transporteur découlant des articles 770, 773, 780, 802, 803, 804 du présent code, ou de limité se responsabilité à une somme inférieure à celle déterminée à l'article 805 ci-dessus, sauf le cas prévu à l'article 808. »

que pour le montant le moins élevé²⁶⁶.

De la même manière, le code maritime algérien interdit toute clause visant à céder le bénéfice de l'assurance marchandise au transporteur maritime.

Cette interdiction ne concerne que la période de la prise en charge de la marchandise par le transporteur à bord de son navire et durant toute la durée de son transport jusqu'au port de déchargement, il n'est dès lors pas interdit au transporteur maritime de négocier à la baisse sa responsabilité sur la marchandise sur toute la période allant de sa réception jusqu'au début de son chargement et de la période allant de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison²⁶⁷.

Les clauses limitant la responsabilité du transporteur maritime sont insérées dans les connaissements directs car, contrairement aux connaissements combinés, les connaissements directs établissent un cloisonnement entre les différentes phases du transport, il n'est donc pas rare que les rédacteurs des connaissements directs y insèrent des

²⁶⁶ Voir article 808 du code maritime algérien : « à l'égard d'un créancier étranger dont l'Etat a établi une limitation de la responsabilité du transporteur à une somme inférieure à celle prévue à l'article 805 ci-dessus, le transporteur n'est tenu que pour le montant le moins élevé ».

²⁶⁷ Voir article 812 du code maritime algérien : « par dérogation à l'article précédant, toute clause relative à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées : pour la période allant de la réception des marchandises par le transporteur jusqu'au début de leur chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison »

clauses stipulant que « l'émetteur du connaissement direct n'est responsable que de son propre parcours » et qu'il « agit comme mandataire pour les transports antérieurs ou subséquents ».

Cependant, si ces clauses sont licites et ont été reconnues valables par la jurisprudence française²⁶⁸, les clauses des connaissements ayant pour objet de soustraire le transporteur maritime à la responsabilité que le droit commun met à sa charge sont nulles²⁶⁹.

Cette même possibilité est ouverte aux clauses inhérentes à la responsabilité du transporteur ou aux modalités de réparation du transport d'animaux vivants ou du transport en ponté²⁷⁰. Néanmoins, le transporteur maritime ne peut invoquer le bénéfice d'une pareille clause s'il est prouvé que le dommage provient de son fait ou de son omission personnels avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement²⁷¹ ;

²⁶⁸ Cass. com., 21 juin 1960, DMF 1960, p. 661

²⁶⁹ Le Lamy transport t.2 – 2016, partie 4, ch.4, sec .2 – le connaissement direct, p 672 – clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité sur connaissement direct.

²⁷⁰ Article 812 CMA : « par dérogation à l'article précédant, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées :

a) Pour la période allant de la réception des marchandises par le transporteur en vu de leur transport jusqu'au début de leur chargement sur le navire et à la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison ;

b) Dans les transports d'animaux vivant et dans les transports de marchandises charger sur le pont du navire »

²⁷¹ Arrêt Cour de cassation, ch. Com. du 7 janvier 1997, N° 94-19035 « *La circonstance de l'exécution du contrat de transport maritime entrepris par la CNAN*

Contrairement au code maritime algérien qui ne vise que le transporteur maritime comme bénéficiaire des règles de limitation de responsabilité, le nouveau code des transports français, permet aux préposés du transporteur maritime²⁷² de bénéficier de cette règle de limitation de la responsabilité, sous réserve de leur faute intentionnelle ou de leur faute inexcusable²⁷³. Cette différence vient certainement du fait que l'Algérie n'a ratifié que la Convention de Bruxelles originelle qui ne prévoit rien dans ce sens.

55. *Plafond des dommages* ; Les « dommages des marchandises ou concernant celles-ci » concernent pas que l'endommagement de la marchandise mais également les chefs de préjudices consécutifs à celui-ci sauf en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur²⁷⁴, cette dernière étant définie par la doctrine comme étant l'action ou l'omission accomplie témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement²⁷⁵.

56. *Cas de la faute inexcusable* ; La faute inexcusable est

dans des conditions qui " engendraient nécessairement le dommage ", dès lors " témérement et avec conscience qu'un préjudice en résulterait ", a pu estimer que le comportement du transporteur maritime ainsi qualifié ne lui permettait pas d'invoquer le bénéfice de la clause litigieuse »

²⁷² La notion de préposé renvoie au capitaine et aux membres de l'équipage, elle n'englobe cependant pas les mandataires ni les entrepreneurs, à l'exemple des consignataires, des manutentionnaires ou encore des sous-traitants.

²⁷³ Voir l'article L5422-14 du code des transports français

²⁷⁴ Conv. Bruxelles, 25 août 1924, art. 4-5, e)

²⁷⁵ Lamy Logistique , Partie 4, Transports – Distribution physique, Transports aériens, maritimes et commission de transport Etude 420, Transports maritimes Section II, Responsabilité du transporteur maritime pour perte ou avarie, 420-26 - Responsabilité du transporteur pour perte et avarie en transport maritime international.

appréciée de manière très stricte par la jurisprudence française. Dès lors, il a été jugé que le chargement de tubes à proximité d'une machine fragile protégée seulement par un emballage en nid d'abeille ne constitue pas une faute inexcusable, alors même que le rapport d'expert soulignait qu'un tel chargement est inadmissible en transport, connaissant le glissement fréquent des tubes²⁷⁶.

La situation est jugée différente si la faute dolosive et/ou inexcusable ne sont pas caractérisées, l'intention du transporteur de provoquer le dommage ne peut être démontrée. Ici les limites d'indemnité de l'article 4-5 de la Convention de Bruxelles originelle s'appliquent²⁷⁷

Bien que jouissant de pouvoir souverains d'apprécier au fond du droit les faits qui sont soumis à son appréciation, le juge algérien aura tendance à retenir ce que l'expert agréée près des tribunaux propose dans son rapport comme solution au litige sauf dans les cas où l'expertise comporte des contradictions ou s'écarte des règles générales adoptées dans la profession.

Dans ce cadre, il a été jugé comme inopérante une expertise qui a déclaré un produit servant à la fabrication de médicaments transportés d'Espagne via Marseille vers le port d'Alger comme ayant subi un préjudice de mouille par eau, alors même que l'expertise effectuée a

²⁷⁶ Cass. com., 19 oct. 2010, n° 09-68.425, BTL 2010, p. 640

²⁷⁷ CA Aix-en-Provence, 5 juin 2014, no RG 12/15682, Sté Armeec c/ Sté entreprise portuaire d'Alger Epal et a.

été pratiquée sur des produits qui étaient dans des containers déjà ouverts depuis deux mois après un contrôle des douanes qui ont laissé les produits exposés aux pluies, ignorant qu'un expert ne peut valablement expertiser une marchandise qui a été transportée dans un containers, mais qui ne peut plus jouir des protections que celui-ci devait assurer à la marchandise dès lors que lesdits containers ont été ouverts et exposés à même le sol à ciel ouvert sur des plateformes au quai du port d'Alger en hiver.

Dans le même type de situation, le tribunal d'Alger a rejeté le rapport de l'expert maritime et a retenu la responsabilité du transporteur sur ladite marchandise en faveur du destinataire qui a subi le préjudice, précisément de l'effet de la mouille à l'occasion du transport maritime²⁷⁸

57. *Montant de la limitation* ; La règle de limitation est impérative et les parties ne peuvent y déroger sauf à la hausse²⁷⁹. Elle est prévue par l'article 805 du code maritime algérien et l'article L 5422-1 du code des transports français qui visent « les pertes ou dommages subis pas la marchandise», rédaction différente de celle de l'article 4-5 de la Convention de Bruxelles qui lui élargie cette limitation aux «pertes ou préjudices subis par la marchandise et ou concernant celle-ci ».

²⁷⁸ Aventis c/ CMA Algérie et la CAR, jugement du tribunal de sidi M'hammed, rendu le 26/02/2012 n°5282/2011 confirmé par l'arrêt de la Cour d'Alger en date du 10/02/2013 n°4459/2012.

²⁷⁹ Droit maritime, 13^{ème} édition p. 536 – par Ph. Delebecque.

Ainsi le calcul de la limitation en droit français se fait au visa de l'article L 5422-13 du code des transports français qui renvoi aux dispositions de l'article 4-5 de la convention de Bruxelles de 1924 modifiée, soit à 666,76 unités de compte par colis ou par unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

En droit algérien, le code maritime algérien a adopté le même principe dans son article 805, mais fixe une limite plus élevée, soit une indemnité pour pertes ou dommages subis par la marchandise à 10000 unités de compte par colis ou tout autre unité de chargement ou à 30 unités de compte kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

La question est cependant de savoir comment les juges déterminent l'unité à laquelle renvoie la loi ?

Les juges français vont appliquer une jurisprudence ancienne mais constante selon laquelle ce sera le terme employé dans le connaissement qui va déterminer l'unité de sorte que si le poids est indiqué en tonnes, ce sera la tonne, s'il est indiqué en kilogrammes, ce sera le kilo. Une solution critiquée, mais selon le professeur Delebecque, à partir du moment où elle est formulée, elle présente l'avantage d'un critère simple qui peut servir de guide aux parties²⁸⁰.

²⁸⁰ Droit maritime, 13^{ème} édition p. 537 – par Ph. Delebecque.

En droit algérien, ce sera le code maritime algérien qui va donner une définition de ce qu'il entend de la valeur de compte en indiquant dans le 4^{ème} alinéa de l'article 805 : « *l'unité de compte est constituée de soixante milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Ces unités de comptes peuvent être converties en monnaie nationale, en chiffres ronds et la convection s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur or de ladite monnaie à a date du jugement* ».

Cette définition choisie par le législateur algérien a pour origine le flou gênant la désignation de l'unité monétaire dans la convention de Bruxelles qui fixe la limite de responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages causé à la marchandise à 100 livres sterling par colis (article 4 -5) et qui longtemps posait problème car on se demandait si cette unité de valeur devait être comprise comme 100 livres sterling exprimées en monnaie nationale anglaise ou comme 100 livres sterling ayant une valeur or conformément à l'article 9.

La solution à ce problème a donc été trouvée en combinaison des articles 4-5 et 9 des Règles de La Haye dont le résultat semble avoir fait l'unanimité auprès des tribunaux européens. En effet, le juge français²⁸¹, soutenu dans sa démarche par la doctrine autorisée²⁸², a choisi de donner une valeur impérative à la livre sterling entendue valeur or. Une telle interprétation consacre le triomphe de l'article 9 et

²⁸¹ Affaire *Hilaire-Maurel*, Cass. 4 févr. 1992, *D.M.F.* 1992, ,29

²⁸² Voir notamment R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *Droit maritime*, Dalloz 1997, note 69, 381

restaure conséquemment le caractère impératif des Règles de La Haye, un tant soit peu malmené²⁸³.

L'article 805 susvisé du code maritime algérien a été modifié par la loi n°98-05 du 05 juin 1998 en alignant ainsi la question de l'unité de valeur à la solution retenue en Europe.

En ce qui concerne la question de la marchandise transportée dans des colis, ici c'est un élément de cargaison individualisé par des marques distinctives et noté sur le titre de transport. Chaque élément ainsi défini est spécifiquement pris en charge par le transporteur. S'il délivre un connaissement pour un conteneur sans d'autres précisions, le colis est le conteneur ; s'il délivre un cadre contenant 100 colis eux-mêmes individualisés par des marques et leur contenu, il aura pris en charge 1 conteneur et 100 transistors et devra jusqu'à $666,67 \times 101 = 76333,67$ DTS²⁸⁴.

Selon nous, le choix de l'unité de valeurs reste une solution très

²⁸³ «La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique », auteur : Innocent Fetze Kamdem Les Cahiers de Droit (2000) 41 c. de D. 68, page 708.

²⁸⁴ Idem supra

Voir aussi pour l'Algérie : Article 2 de l'ordonnance ° 11-2003 du 26/08/2003 relative à la monnaie et le crédit JORA n° 52 du 28/08/2003 : « ...le privilège d'émettre la monnaie fiduciaire revient à l'Etat, l'exercice de ce privilège est dédié de manière exclusive à la banque centrale ...»

Article 40 de ce même ordonnance : « la banque d'Algérie peut acheter, vendre, escompter, mettre ou prendre en pension, donner ou prendre en engage reçoit... en dépôt toute monnaie étrangère, ..elle gère et place les réserves de change ».

adaptée au transport international étant donné que cela permet aux parties d'éviter les complications liées à la conversion des monnaies nationales même, si en principe, cela ne devrait pas poser de problèmes particulier étant donné que le FMI établit la valeur de la monnaie de chacun de ses États membres quasi quotidiennement.

En Algérie, l'ordonnance n° 11-2003 du 26/08/2003 relative à la monnaie et le crédit JORA, n° 52 du 28/08/2003, donne compétence à la banque centrale d'Algérie de fixer la valeur de la monnaie algérienne en monnaie étrangère et inversement, le Dinard n'est dès lors pas négociable en dehors de la banque d'Algérie ou hors d'Algérie.

Rappelons cependant qu'en ce qui concerne les contrats de transport maritime de marchandises, les usages font souvent appel à des clauses dans lesquelles les responsabilités sont données dans le mode de transfert de responsabilité sur la marchandise entre le vendeur, le chargeur, le transporteur maritime et le destinataire par des formules usuelles dites «FOB », ce qui signifie que la responsabilité du vendeur sur la marchandise s'arrête au quai de chargement à bord du navire.

Dans ce cas d'espèce la responsabilité du transporteur est incluse dans la formule du type CAF ou CIF²⁸⁵ alors même que cela implique

²⁸⁵ Cet Incoterm, *Cost Insurance et Freight (CIF)*, n'est applicable qu'aux transports maritimes. Il sous-entend que le vendeur est responsable de la marchandise jusqu'au port d'arrivée. Ainsi, le fournisseur se doit d'assurer la marchandise tout au long du

que le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise ainsi que le risque de frais supplémentaires nés d'évènements intervenant après que la marchandise aura été livrée à bord du bateau, sont transférés du vendeur à l'acheteur après que la marchandise passe le bastingage au port d'embarquement.

58. *En conclusion*, lorsque le transporteur a mis le navire en bon état de navigabilité et a procédé de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées²⁶⁸, il n'est tenu en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant la limite prévue par la loi, sauf bien entendu, si les parties ont convenu de fixer cette réparation à une somme plus élevée. Cependant, si le transporteur inclut au sein du connaissement la valeur déclarée de la marchandise, il en sera tenu, même si celle-ci est plus élevée que la limite prévue par la loi.

transport, choisir le port et la compagnie maritime, s'occuper de la déclaration des biens aux **douanes**, des documents administratifs et du paiement de la douane à l'export. De son côté, le destinataire récupère la marchandise au port et doit s'occuper de l'acheminement de sa **marchandise entre le quai** jusqu'à la destination finale. Comme le nom de cet **Incoterm** l'indique, le coût, l'**assurance** et le **fret** sont pris en charge par le **fournisseur** jusqu'au quai de destination sans si le contrat de transport en dispose autrement étend cette responsabilité jusqu'au lieu de destination finale.

b) La perte de la limitation

Le transporteur maritime peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité à condition qu'il ne perde pas ce droit sans quoi une réparation intégrale pour la perte ou préjudice subis par la marchandise lui sera opposée par le demandeur²⁸⁶. Cette perte résulte soit d'une renonciation (1), soit d'une déchéance (2).

1) La perte de limitation par renonciation contractuelle :

Les parties à un contrat de transport maritime peuvent convenir d'augmenter la responsabilité du transporteur avant l'exécution de leurs obligations. Ce faisant, le transporteur renonce à un droit qui lui est d'office reconnu²⁸⁷. L'acte de volonté constitutif de la renonciation se manifeste soit par un accord des parties au contrat de transport, soit sous la forme d'une déclaration de la valeur des marchandises avant leur embarquement.

²⁸⁶ Il est vrai que, par le « dé plafonnement » de la réparation du transporteur, ce principe de la *restitutio in integrum* n'aura pas pour effet d'effacer le préjudice en remplaçant notamment le demandeur dans la situation où il se serait trouvé si le dommage ne s'était pas produit, mais elle aura le mérite de le compenser au mieux. Voir notamment H. MAZEAUD, et autres, *Leçons de droit civil*, t. 2, « Obligations, théorie générale », 8e éd., Paris, Montchrestien, 1991, n° 623, p. 736-739.

²⁸⁷ Art. 2 *in fine*. Règles de La Haye ; art. 2 *in fine*. Règles de La Haye-Visby ; art. 6 et 23, Règles de Hambourg. Cependant, comme la Convention de 1976 ne dispose aucunement sur la déchéance volontaire, il y a lieu d'en conclure qu'elle ne l'autorise pas.

La déclaration de la valeur des marchandises²⁸⁸ avant leur embarquement²⁸⁹ laisse présumer la perte volontaire de la limitation de responsabilité²⁹⁰ ; La renonciation peut aussi être effective par un accord mutuel entre le chargeur et le transporteur lorsqu'ils conviennent d'augmenter la responsabilité de ce dernier²⁹¹.

La Convention de Bruxelles soumet cet accord à un formalisme afin de le rendre effectif en exigeant qu'il soit mentionné dans le connaissement²⁹². Néanmoins, la mention sur une note de chargement peut en réalité suffire²⁹³.

²⁸⁸ Voir R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, droit maritime, Paris Dalloz 1997, p. 361, pour qui la nature juridique de cette déclaration de valeur se résume en « une présomption conventionnelle d'appréciation de la valeur de la chose ». Ils ajoutent très que la déclaration de valeur « n'est pas un *plafond* conventionnel », car, à la différence du plafond érigé par les textes internationaux, le transporteur ne devra pas automatiquement la somme déclarée en cas de perte ou d'avarie partielle. En l'espèce, il ne sera condamné que d'une somme proportionnelle à l'ampleur du dommage.

²⁸⁹ Il faut remarquer que, dans les faits, l'exercice de la déclaration de valeur est loin d'être banal puisqu'il entraîne en principe un calcul *ad valorem* du fret à payer par le chargeur au transporteur maritime.

²⁹⁰ FETZE KAM DEM *La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit* (2000) 41 *C. de D.* 685, page 716.

²⁹¹ Article 4(5) alinéa3 Conv. Bruxelles : « Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé ».

²⁹² Art. 5(1), Règles de La Haye

²⁹³ Rouen, 18 oct. 1984, (1986) *D.M.F.* 33.

Le code maritime algérien prévoit ce principe à l'article 807: "la valeur déclarée par le chargeur et insérée dans le connaissement ou dans un autre document constatant le

59. *Pour conclure*, à moins que le transporteur ne conteste l'exactitude de la valeur déclarée, celle-ci produira ses effets en servant d'unique base de calcul du montant de la réparation à la charge du transporteur²⁹⁴. Ainsi, même si le transporteur maritime est pris par des délais, il a néanmoins tout intérêt à trouver des solutions lui permettant de vérifier la marchandise prise en charge à bord de son navire, voir la faire expertiser avant le départ vers le port de destination et d'émettre des réserves s'il y a lieu.

2) La perte de limitation par déchéance:

La perte par déchéance s'entend de la perte inopinée de la limitation de responsabilité du transporteur. Elle n'est pas voulue dès la conclusion du contrat de transport maritime et est considérée par conséquent comme une sanction²⁹⁵.

En application de l'article 5422-14 du code des transports : « *Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité dans les cas suivants :*

1° S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel

transport, constitue une préemption, sauf prévue contraire”

²⁹⁴ Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.(art. 4-5 con. Bruxelles).

²⁹⁵ FETZE KAM DEM *La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit* (2000) 41 *C. de D.* 685, page 716.

dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

2° En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Une telle déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part » ;

L'article 809 du code maritime algérien dispose que: « *Le transporteur n'a pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à l'article 805 ci-dessus s'il est prouvé que la perte ou le préjudice subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait* »

Il en résulte que le transporteur maritime perd le bénéfice de la limitation de responsabilité s'il est prouvé qu'il a commis une faute inexcusable.

Les juges du fond n'ont cependant pas de liste restrictive des cas de fautes inexcusables du transporteur maritime, ils procèdent au cas par cas de façon tout à fait pragmatique.

A titre d'exemple, la Cour de cassation a, dans un arrêt du 5 décembre 2006, retenu une faute inexcusable à l'encontre du transporteur pour avoir laissé stationner un conteneur avec un chargement de valeur sur un terre-plein non clos sans précautions élémentaires, lui faisant perdre le

bénéfice des limitations d'indemnité²⁹⁶.

Dans un autre cas d'espèce, le Cour de cassation a écarté la faute inexcusable à l'encontre du transporteur par la motivation suivante : *«Attendu qu'après avoir relevé que le fait qu'un conteneur positionné dans la cale d'un navire au port de départ, et dont le transporteur avait la garde durant tout le voyage, n'avait pas été retrouvé au port d'arrivée, démontrait une inorganisation de sa part et que cette disparition, bien que constituant l'inexécution de son obligation contractuelle, pouvait s'expliquer par une livraison à un autre que le destinataire, l'arrêt retient exactement que ce comportement, dès lors qu'il n'est pas établi qu'il ait procédé d'un acte ou d'une omission qui a eu lieu témérement, n'empêche pas le transporteur maritime de bénéficier de la limitation de responsabilité ; qu'ainsi la cour d'appel a légalement justifié sa décision»²⁹⁷ ;*

Par un autre arrêt de la Cour de Cassation²⁹⁸ rendu en date du 22 sep. 2015, la Cour de cassation indique *« que s'il est vrai que le capitaine avait quitté le pont pour effectuer une opération de ballastage quelques minutes avant l'accident, le choix de faire cette opération dans des conditions inadaptées et sans précaution dans une zone à risques ne résultait pas d'un 'souci d'économie ou de rentabilité' »*. Ici la Cour de Cassation met un terme au litige, mais sans donner des indications sur la manière dont la Cour a apprécié la faute: *in concerto* ou *in*

²⁹⁶ Cass. com., 5 déc. 2006, n° 04-18.051, DMF 2007, p. 40

²⁹⁷ Cour de Cass. Cha. Com., Fin. Et Eco. Du 7 février 2006, n° 03-20.963, Arrêt n° 181, (SNTM) CNAN c/ société Socoma.

²⁹⁸ Cour de Cass 22/09/2015, DMF 2015, rapport Lecaroz, obs. Bonassies

abstracto. Cependant, la Cour a souligné la nécessité de rapporter le lien de causalité entre la faute et le dommage étant donné que l'arrêt prend le soin de souligner que: *la preuve du lien de causalité entre les dommages subis et les nombreux freins exprimés à l'encontre de l'armateur à propos de son équipage n'était pas rapportée*²⁹⁹.

Dans l'affaire du *Heidberg*, la Cour de cassation a indiqué qu'aucune faute personnelle inexcusable ne pouvait être reprochée à l'armateur. En effet, rien ne permettait de dire que l'accident était dû à un manque de cohésion de l'équipage. Il n'était pas d'avantage établi que les marins du Kiribati composant l'équipage étaient incompétents. En outre, s'il est vrai que le capitaine avait quitté le pont pour effectuer une opération de ballastage quelques minutes avant l'accident, le choix de faire cette opération dans les conditions inadaptées et sans précaution dans une zone à risque ne résultait pas d'un « souci d'économie ou de rentabilité »³⁰⁰.

Cette dernière jurisprudence confirme bien que la faute inexcusable est appréciée par les juges au cas par cas étant car la Cour de cassation n'a rien indiqué sur la méthode à suivre, à savoir si la faute inexcusable doit être appréciée *in concerto* ou *in abstracto*.

60. *La déchéance dans le transport en pontée* ; Pour le transport en pontée, la règle applicable pour la déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur est différente de celle indiquée plus haut étant donné que selon la Convention de Bruxelles la déchéance

²⁹⁹ DMF juin 2016, §43 p. 45

³⁰⁰ Cass. 22 sept. 2015, DMF 1027, rapport Lecaroz, obs. Bonassies

intervient en principe à l'occasion d'un chargement en pontée irrégulier ou d'un déroutement déraisonnable³⁰¹.

La Cour de cassation a jugé : « qu'en l'absence de consentement du chargeur et hors les cas prévus par la loi et les règlements, il résulte de l'article 22 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966³⁰² que le transporteur maritime commet une faute s'il arrime les marchandises sur le pont du navire»³⁰³.

Il a également été jugé que le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité, « fût-ce partiellement », en invoquant la fortune de mer, «lorsque les marchandises ont été arrimées irrégulièrement sur le pont et qu'il est démontré le lien de causalité entre cette faute et le préjudice subi »³⁰⁴. Dès lors la Cour de Cassation a jugé que « *le transporteur maritime qui a mis en pontée une marchandise sans l'accord du chargeur ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour*

³⁰¹ En dépit de la liberté d'appréciation dont disposent les juges du fond français, la Cour de cassation les invite fermement à caractériser très précisément le comportement du transporteur maritime afin de déterminer la nature de sa faute. Elle l'a fait, notamment, par une décision du 14 mai 2002 (Cass. com., 14 mai 2002, no 99-17.761 ; voir également BTL 2002, p. 373 et DMF 2002, p. 620, note Delebecque Ph.). Dans cette affaire, pour retenir une faute inexcusable du transporteur, la cour d'appel de Paris avait estimé que ce dernier avait fait charger, sans l'autorisation du chargeur, une caisse en pontée, au départ d'une navigation longue à la rencontre de possibles tempêtes, tandis que le colis portait les marques distinctives d'un matériel sensible à l'eau. La Cour de cassation a jugé de tels motifs « insuffisants à établir que le transporteur avait agi témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ». Ajoutons que le conseiller référendaire avait estimé que la décision de la juridiction d'appel ne visait qu'une seule circonstance précise (le chargement en pontée irrégulier).

³⁰² devenu C. transp., art. L. 5422-7

³⁰³ Cass. com., 18 janv. 1994, n° 91-20.545, BTL 1994, p. 332 ; CA Versailles, 12^e ch., 30 mars 2000, AGF c/ Saga, BTL 2000, p. 541

³⁰⁴ Cass. com., 7 juill. 1998, no 96-15.724, BTL 1998, p. 570, DMF 1998, p. 826

pertes ou avaries en se prévalant des périls, dangers ou accidents de mer si la marchandise a été perdue parce qu'elle est tombée en mer»³⁰⁵.

Cette même jurisprudence a été confirmée par un arrêt récent de la Cour de Cassation de 2014, dans lequel la Cour rappelle qu'il faut une déclaration de mise sur le pont pour faire échapper le transport à la Convention, les clauses d'habilitation générale (optional stowage), n'ayant aucune valeur³⁰⁶. Cette solution des plus classiques est conforme à la jurisprudence dominante en France, mais critiquable (et critiquée) en ce qu'elle qualifie de fautif un chargement effectué sur un navire pourtant adapté³⁰⁷.

Au demeurant, l'autorisation de charger en pontée ne saurait résulter d'une vague clause d'habilitation générale et permanent du connaissement. Pour être valable le chargement en pontée doit avoir été consenti de façon écrite dans le connaissement par le chargeur après qu'il aurait reçu une déclaration écrite destinée à lui faire connaître d'une façon manifeste que le transport d'une partie ou de la totalité de la marchandise sera effectuée en pontée.

³⁰⁵ Cass. com., 18 mars 2008, n° 07-11.777, BTL 2008, p. 315, DMF 2008, p. 539

³⁰⁶ Cour de Cass du 18 nov. 2014; DMF h.s. 19, n°87.

³⁰⁷ Lamy Transport - Tome 2 - 2014 Partie 4-Transports maritimes - Chapitre 3- Préparation et exécution du transport maritime Section 3- Prise en charge et chargement - Responsabilité du transporteur en cas de chargement en pontée irrégulier p. 630.

Dans tous les cas, que ce soit la Convention de Bruxelles, le code des transports en France ou le code maritime algérien³⁰⁸, *la faute inexcusable du transporteur doit être démontrée par celui qui estime avoir subi un préjudice du fait imputable au transporteur.*

On peut donc affirmer qu'il est nécessaire aux victimes des dommages de fournir des preuves suffisamment solides pour faire reconnaître la faute inexcusable³⁰⁹.

Le demandeur à l'action en responsabilité doit en conséquent établir que le dommage résulte bien d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait nécessairement³¹⁰.

61. Conclusion du Chapitre (A) : Le transporteur ne saurait prétendre à limiter sa responsabilité alors qu'il a failli à ses obligations sans pouvoir se libérer au moyen d'un cas excepté³¹¹.

³⁰⁸ Article 809 CM algérien.

³⁰⁹ CA Rouen, 25 nov. 1999, Nedloyd BV c/ Cloflexip, DMF 2000, som., p. 1025, se fondant sur les opinions concordantes des experts pour rejeter la faute inexcusable du transporteur maritime et ainsi faire « sauter » les limitations d'indemnité.

³¹⁰ CA Rouen, 2^e ch., 9 sept. 2004, n° RG : 02/01434, Hual AS c/ Axa et a., BTL 2004, p. 669 ; dans le même sens : CA Paris, pôle 5, ch. 4, 11 janv. 2012, n° RG : 05/09680, Allianz et a. c/ Axa et a.- Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 10- Indemnisation des dommages en transport maritime- Section 3- Perte du bénéfice des limitations d'indemnité - 828 - Preuve de la faute inexcusable.

³¹¹ FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit

Cependant, la charge de la preuve incombe à celui qui engage la procédure en responsabilité du transporteur ; Dès lors, il ne suffit pas d'affirmer le vol, la perte ou l'erreur dans la livraison de la marchandise pour rapporter la preuve que le comportement du transporteur était intentionnel ou téméraire avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Chapitre B) Régime d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime de marchandise:

La Convention de Bruxelles ainsi que les lois internes algérienne et française ont aménagé une Kyrielle de cas qui permettent au transporteur maritime de se libérer de sa responsabilité pour pertes ou dommages causés à la marchandise. Cette liste d'exceptions singularise le régime de la responsabilité du transporteur maritime au point de l'annihiler.

62. *Kyrielle des cas exonérateurs de responsabilité du transporteur* ; Au regard des Règles de La Haye et ses versions subséquentes, il n'est pas surprenant que transporteurs, clubs de protection et d'indemnisations mutuelles (P&I Clubs) attachent une importance particulière à l'article 4(2)³¹², disposition qui rassemble l'essentiel des circonstances permettant au transporteur maritime d'être exonéré de responsabilité même s'il a manqué à son obligation

(2000) 41 C. de D. 685, page 722.

³¹² FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 723.

de « [procéder] de façon appropriée et soigneuse [...] au transport, à la garde et aux soins [...] des marchandises transporté³¹³ ».

Cette liste d'exceptions peut s'expliquer par la volonté des rédacteurs de la convention de Bruxelles de vouloir mettre en place une contrepartie au régime de responsabilité présumée du transporteur.

Ainsi, afin de pouvoir s'exonérer, le transporteur maritime devra établir que les pertes ou dommages subis par la marchandise résultent d'un événement survenu dans l'une des circonstances prévues par la Convention, dénommées « cas exceptés ». Cependant, la victime peut endiguer cette exonération.

63. *Notion du cas excepté* ; « le cas excepté » constitue une circonstance qui, par l'effet de la loi, entraîne une irresponsabilité du transporteur maritime³¹⁴.

Ainsi, les cas exceptés constituent le pilier de la protection du transporteur sous le régime de la Convention de Bruxelles³¹⁵. Néanmoins, la charge de la preuve du cas excepté pèse sur le transporteur qui peut rapporter la preuve contre le chargeur et contre tous les tiers porteurs du connaissance.

³¹³ Art. 3 (2), Règles de La Haye et Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979.

³¹⁴ *Idem*

³¹⁵ FETZE KAM DEM *La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit* (2000) 41 *C. de D.* 685, page 723.

Si le transporteur a rapporté la preuve de sa « *due diligence* », il peut se libérer de la responsabilité qui pèse sur lui en prouvant que le dommage causé à la marchandise est dû à l'un des cas exceptés³¹⁶ et ce, même si ces derniers soulèvent des problèmes de preuve et des difficultés d'interprétation.

Ainsi, la preuve incombe au transporteur³¹⁷ qui devra établir que le dommage relève d'un cas excepté dans les termes prévus aux articles 4.2 de la Convention de Bruxelles³¹⁸. Le transporteur doit rapporter la preuve, non seulement des éléments constitutifs du cas excepté qu'il allègue mais aussi, du lien de cause à effet entre ce cas excepté et les dommages subis par la marchandise³¹⁹.

64. Conditions d'exonération de la responsabilité ; Pour faire tomber la présomption de responsabilité qui pèse sur lui en cas de

³¹⁶ Article 4.2 de la Convention de Bruxelles.

³¹⁷ Cass. com., 27 mai 1975 : Bull. civ. 1975, IV, n° 140 ; JCP G 1975, IV, 233, en l'espèce, il y avait eu un malentendu entre le chargeur et le transporteur sur le caractère congelé ou surgelé des denrées alimentaires embarquées.

³¹⁸ CA Aix-en-Provence, 6 avr. 2000 : Juris-Data n° 2000-117284. – CA Montpellier, 23 janv. 2001 : Juris-Data n° 2001-159776. – CA Paris, 28 mars 2001 : Juris-Data n° 2001-150938. – CA Rouen, 23 mai 2001 : BTL 2001, p. 523. (voirJurisClasseur Transport - Fasc. 1268 : COMMERCE MARITIME . – Responsabilité du transporteur . – Régime international : Convention de Bruxelles et Règles de Hambourg)

³¹⁹ Cass. com., 26 févr. 1981 : DMF 1982, p. 74, en l'espèce, le transporteur rapportait la preuve que les sacs de légumes secs embarqués étaient infestés par des insectes dès avant leur chargement, de sorte que la prolongation de la durée du voyage, par suite d'une avarie de machine, n'était pas la vraie cause du dommage. – V. également, dans le même sens, CA Rennes, 1er juill. 1992 : DMF 1994, p. 164, obs. P. Bonassies ; BTL 1993, p. 329, il s'agissait en l'espèce, de billes de bois tombées à la mer ; le transporteur invoquait le péril de la mer, mais sans pouvoir prouver que l'avarie se serait quand même produite si l'arrimage, fait sous l'autorité du capitaine, avait été plus solide.

pertes ou d'avaries survenues au cours du transport, le transporteur maritime doit établir :

- l'existence d'une des **causes d'exonération admises** par la loi ou la Convention³²⁰ ;
- un **lien de causalité** entre ladite cause d'exonération et le dommage³²¹ «démonstration d'une faute à l'origine du dommage»³²².

Cette **preuve** peut être rapportée **par tous moyens**³²³, et notamment par la production de documents tels que :

- un bulletin météorologique ou un certificat de

³²⁰ Cass. com., 16 juill. 1985, no 83-16.517 ; Cass. com., 15 juill. 1987, no 86-10.409 ; CA Paris, 5e ch. A, 9 juill. 1985, SNCDV c/ Allianz et a., pourvoi rejeté par Cass. com., 15 juill. 1987, no 86-11.607

³²¹ Cass. com., 16 avr. 1991, no 89-17.958, BTL 1991, p. 591 ; CA Basse-Terre, 1re ch. civ., 7 mars 2005, n° RG : 04/00370, P & O Nedlloyd c/ Mutuelles du Mans ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 4 mai 2004, no 2002/307, The British and Foreign Ins. Cy et a. c/ Cosco, estimant que l'avarie à la marchandise intervenue en cours de transport n'avait pas de lien avec l'incendie survenu dans la salle des machines du navire.

³²² Jugé que le transporteur maritime peut se prévaloir de la cause d'exonération tenant au vice de la marchandise (insuffisance du traitement phytosanitaire et empotage trop compact de la marchandise) et aucune part de responsabilité ne peut être mise à sa charge dès lors qu'il n'est pas démontré qu'a concouru à aggraver le dommage, le fait qu'il n'a pas transporté les fruits à la température requise (CA Rouen, 30 nov. 2000 : Juris-Data n° 2000-136601). La responsabilité du transporteur ne peut être engagée lorsque le rapport d'expertise a établi le lien de causalité entre les dommages subis par des grumes chargés en pontée et la tempête essuyée par le navire en cours de traversée (T. com. Paris, 7 nov. 2001 : Juris-Data n° 2001-171227. – CA Paris, 6 févr. 2002 : Juris-Data n° 2002-166998. – Contra CA Rouen, 21 juin 2001 : Juris-Data n° 2001-163923. – CA Paris, 9 nov. 2001 : Juris-Data n° 2001-157856. – CA Paris, 27 nov. 2002 : BTL 2003, p. 37).

³²³ Il ne peut, en revanche, s'agir de simples hypothèses ou de déductions plus ou moins hypothétiques (CA Paris, 5e ch. A, 13 juill. 1988, CGM c/ Ets Riff et a.).

- navigabilité³²⁴;
- le journal de mer ou le livre de bord³²⁵ ;
 - des bandes d'enregistrement des conteneurs frigo³²⁶.

Néanmoins, si le dommage est dû concurremment à un cas excepté et à une autre cause, le transporteur aura la charge d'établir la part du dommage attribuable au cas libératoire et celle qui est imputable à l'autre cause sous peine de demeurer responsable pour le tout³²⁷.

Bien qu'elle soit un peu redondante, la liste des cas libératoires de l'article 4 rassemble des événements allant des actes du personnel de navigation aux vices cachés en passant par les « actes de Dieu » ainsi que les activités de sauvetage et d'assistance³²⁸. Leur application, ou mieux, leur appréciation individuelle, sujette aux considérations naturelles, géographiques, saisonnières et temporelles notamment, est une question de fait généralement laissée à l'entière sagesse du juge ou de l'arbitre, dont la tâche est présentement facilitée par les nombreux « progrès de l'expertise³²⁹ ».

³²⁴ T. com. Nanterre, 13 sept. 1991, OTC c/ Gefco

³²⁵ Cas. com., 2 juill. 1996, n° 94-15.722

³²⁶ CA Versailles, 12^e ch. 5 avr. 2001, La réunion européenne c/ CGM, BTL 2001, p. 570- Lamy Transport - Tome 2 – 2014- Partie 4 Transports maritimes- Chapitre 7-Responsabilité du transporteur maritime-Section 1 Principes de responsabilité - Moyens de combattre la présomption de responsabilité du transporteur maritime(729).

³²⁷ *Schnell & Co. v. S.S. Vallescura*, cité note 29 dans FETZE KAM DEM.

³²⁸ FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 724.

³²⁹ R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *op. cit.*, n° 364-2, p. 343

L'expertise est en effet un élément important pour rapporter la preuve de la force majeure ainsi que nous le démontre le cas d'espèce soumis à la Cour suprême algérienne qui avait censuré l'arrêt de la Cour d'Appel au motif qu'elle n'a pas pris en considération les conclusions de l'expert qui a estimé que la tempête en question ne pouvait être considérée de cas de force majeure étant donné qu'elle était prévisible³³⁰.

De manière générale, les juges et les arbitres exigent du transporteur qui se prévaut d'un cas excepté de démontrer cumulativement sa «diligence raisonnable»³³¹ au moment où s'est produit l'événement qu'il invoque comme cas excepté et son bien-

³³⁰ Chambre commerciale, arrêt n°153254 du 24/06/1997.

³³¹ Et il résulte d'une jurisprudence constante que le transporteur peut faire état d'un cas excepté, en en apportant la preuve, tels le vice de la marchandise ou le défaut d'emballage, même si le capitaine n'a pas fait de réserves en embarquant la marchandise (Cass. com., 16 févr. 1988 : Bull. civ. 1988, IV, n° 74. – Cass. com., 11 mai 1993 : DMF 1994, p. 165, obs. P. Bonassies ; BTL 1993, p. 403. – CA Rouen, 2 mai 1996 : BTL 1997, p. 68. – Pour un cas d'emballage inférieur insuffisant, CA Paris, 21 févr. 2001 : Juris-Data n° 2001-139448. – Pour un cas de vice propre de la marchandise imputable à la faute du chargeur, CA Rouen, 9 sept. 2004 : Juris-Data n° 2004-252182), ou s'il a fait des réserves insuffisamment motivées, de sorte qu'elles sont sans valeur (V. dans le cas, fréquent, du transporteur qui appose systématiquement sur ses connaissements un tampon portant "vérification impossible", CA Paris, 13 déc. 1995 : DMF 1996, p. 923, note P.-Y. Nicolas). Ne constituent pas des réserves, au sens de l'article 57 du décret du 31 décembre 1966, le seul constat de la substitution de plomb entre le moment du chargement et celui de la livraison finale. En l'absence de toute autre précision, cette observation n'est pas de nature à établir la réalité et l'étendue du sinistre (CA Versailles, 17 janv. 2002 : Juris-Data n° 2002-189246). En revanche, les réserves motivées portées par le destinataire sur les documents de transport en présence du chauffeur du transporteur qui ne les a pas contestées, constituent une acceptation non équivoque desdites réserves. Dès lors, le transporteur maritime ne peut se prévaloir d'un cas excepté ou d'une cause exonératoire et est totalement responsable des avaries dues à la rupture de la chaîne de froid (CA Versailles, 25 mai 2000 : Juris-Data n° 2000-133958).

fondé³³².

Dans le même ordre d'idée, l'absence de réserves sur le connaissance n'est pas un élément suffisant pour exonérer le transporteur de sa responsabilité³³³.

La Convention de Bruxelles, la loi française et la loi algérienne établissent une liste des cas dans lesquels le transporteur est exonéré de sa responsabilité. La **Convention** prévoit **dix-huit** cas exceptés, le **Code des transports** en établit **neuf** (C. transp., art. L. 5422-12) et le code maritime algérien lui établit douze cas (CMA art. 803).

Il convient dès lors, dans un souci de clarté, de regrouper les cas exceptés en trois rubriques³³⁴: les cas exceptés tenant à des événements

³³² Arrêt de la Cour Suprême algérienne, ch. Com et Maritime du 11/06/1990, n° 65920 (revue de la Cour Suprême de 1991 n° 2 p.88)

³³³ L'absence de réserves valables sur le connaissance risque seulement de rendre le juge du fond plus exigeant pour la preuve du cas excepté par le transporteur. D'ailleurs, si les juges du fond disposent d'un large pouvoir d'appréciation en la matière, la Cour de cassation exige qu'ils motivent explicitement leur décision, et qu'ils procèdent, le cas échéant, à un partage de responsabilité, si l'avarie trouve son origine, à la fois dans un cas excepté et dans une faute du chargeur (Cass. com., 5 mars 1996 : Bull. civ. 1996, IV, n° 78). Encourt la cassation, l'arrêt qui déclare que le transporteur a engagé sa responsabilité pour n'avoir émis aucune réserve à l'embarquement, alors que la Cour aurait dû rechercher, ainsi qu'elle y était invitée, si le conteneur avait une température intérieure trop élevée lorsque le chargeur lui a remis la marchandise et si cet acte du chargeur, qui est l'un des cas exceptés de la responsabilité du transporteur maritime que celui-ci peut opposer au destinataire, avait causé partiellement le dommage (Cass. com., 15 mai 2001 : Juris-Data n° 2001-009744).

³³⁴ Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7-

extérieurs au navire et à la cargaison (SECTION 1), les cas exceptés liés à la cargaison (SECTION 2) et ceux qui sont relatifs au navire (SECTION 3).

SECTION 1)- Les cas exceptés tenant à des événements extérieurs au navire et à la cargaison

Au nombre de dix, les cas exceptés formant la première catégorie regroupent l'incendie, le péril de mer, un «acte de Dieu», des faits de guerre, le fait d'ennemis publics, un arrêt ou fait du prince, une restriction de quarantaine, une grève ou un lock-out, une émeute ou des troubles civils ou encore toute autre cause ne provenant ni du fait ni de la faute du transporteur³³⁵.

Cependant les nouveautés technologiques et les progrès enregistrés concernant la paix et la sécurité internationale ont fait que certains de ces cas exceptés sont relativement peu plaidés devant les tribunaux de nos jours³³⁶. C'est pourquoi, nous n'examinerons ci-dessous que l'incendie (a), la fortune de mer (b) et la grève ou lock-out (c).

Responsabilité du transporteur maritime-Section- 1 Principes de responsabilité - Système des cas exceptés (730) **a) Liste des cas exceptés.**

³³⁵ Voir, respectivement, les paragraphes b, c, d, e, f, g, h, j, k et q de l'article 4 (2) de la Convention de Bruxelles.

³³⁶ FETZE KAM DEM *La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit* (2000) 41 *C. de D.* 685, page 725.- Les cas exceptés tenant à des événements extérieurs au navire et à la cargaison.

a.)- L'incendie comme cause exonératoire

65. Définition : le terme « incendie » couvre non seulement le feu lui-même, mais aussi la fumée et l'eau déversée pour éteindre le feu³³⁷.

Le transporteur maritime est automatiquement et *a priori* libéré par le simple fait que la marchandise a péri ou a été endommagée dans un incendie car la preuve d'une faute commise par le transporteur incombe soit au chargeur, sauf si celui-ci a induit à un mode de chargement provocateur d'incendie³³⁸, soit incombe au destinataire de la marchandise.

En conséquence, le transporteur n'a pas, à ce stade, à se justifier quant à l'origine du sinistre³³⁹ de sorte que l'incendie d'origine inconnue est libératoire pour lui³⁴⁰.

³³⁷ Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4 - Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime- Section 3- Cas exceptés extérieurs tant au navire qu'à la cargaison – Incendie (746).

³³⁸ CA Toulouse, 13 mai 1977, Rev. Scapel 1977, p. 27

³³⁹ Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 4. 2. b

³⁴⁰ Cass. com., 10 juill. 2012, n° 11-20-166, BTL 2012, p. 489, étant précisé que les règles de chargement des matières dangereuses prescrites par l'OMI avaient été respectées ; CA Rouen, 12 juill. 1957, DMF 1958, p. 27 ; T. com. Paris, 25 juin 1975, DMF 1976, p. 154 ; CA Aix-en-Provence, 16 juill. 1977, BT 1977, p. 587 - L'incendie, survenu dans une des cales du navire, qui a entraîné l'arrêt du système de ventilation et, par là même, la maturation excessive des bananes libère le transporteur, car les dommages subis sont une conséquence directe de l'incendie (CA Paris, 9 mars 1977, BT 1977, p. 199).

66. *L'incendie n'est pas libératoire de l'obligation de « due diligence »*, le transporteur doit encore une fois faire preuve de la *due diligence* car il est toujours possible d'invoquer sa négligence à surveiller efficacement son équipage; il sera facile au tribunal de prouver que le transporteur a eu connaissance de la faute d'un marin, par exemple, en ne faisant pas réparer un câble qui sera la cause de l'incendie invoqué³⁴¹.

Ont été dès lors considérées comme des fautes commises par le transporteur maritime :

- l'incendie d'un conteneur par l'action d'un chalumeau utilisé pour découper une porte déformée : le sinistre a pour cause première un défaut de vérification par le transporteur de l'état du conteneur dont il avait la charge et, d'autre part, il devait connaître la nature inflammable des produits se trouvant à l'intérieur³⁴²;
- l'incendie de marchandises à quai, lorsque l'acconier dont il a requis les services a commis une faute dans la surveillance de ces marchandises³⁴³ ;
- l'incendie dû au stockage de marchandises dangereuses (hypochlorite de calcium) dans des conteneurs clos à proximité d'une source de chaleur³⁴⁴.

³⁴¹ Le contrat de transport de la marchandise - Ph. DELEBECQUE - page 522.

³⁴² CA Douai, 17 juin 1982, Delmas Vieljeux c/ La Neuchâteloise

³⁴³ T. com. Marseille, 14 janv. 1972, BT 1972, p. 78

³⁴⁴ CA Douai, 16 nov. 2010, n° RG : 08/05280, Helvetia c/ Huyndai Merchant Marine, DMF 2011, hors-série n° 15, p. 78.

b.) La fortune de mer :

67. **Définition**, On entend par **fortune de mer**, un événement anormalement pénible et résultant « d'un concours de circonstances dans lesquelles entrent en cause la force du vent, l'état de la mer et la hauteur des vagues »³⁴⁵.

La fortune de mer est donc l'hypothèse où le gros temps, la tempête, la tornade, la houle voire de l'ouragan sont d'une exceptionnelle force car l'on estime, qu'en temps normal, ces événements sont prévisibles en matière maritime et que les navires sont construits et gouvernés pour y faire face³⁴⁶.

68. **Approche jurisprudentielle** ; La jurisprudence a retenu le critère de la « **violence exceptionnelle** »³⁴⁷ et le critère d'« **insurmontable** »³⁴⁸, mais il convient de souligner l'extrême diversité des décisions rendues en matière de fortune de mer, car elle est appréciée souverainement par les juges du fond³⁴⁹ qui prennent en compte le caractère extraordinaire des conditions météorologiques rencontrées en fonction de l'époque de l'année et de la zone de navigation, comme par exemple le vent de force 8, qui certains cas, ne

³⁴⁵ Poupard M., DMF 1984, p. 424.

³⁴⁶ T. com. Marseille, 10 mai 1977, DMF 1978, p. 171

³⁴⁷ CA Rouen, 2e ch., 14 nov. 1996, Eagle Star et a. c/ Delmas ; CA Paris, 3 mai 1957, BT 1957, p. 264.

³⁴⁸ T. com. Paris, 22 mai 1980, BT 1980, p. 462 ; CA Aix-en-Provence, 11 juin 1963, BT 1963, p. 338 ; T. com. Seine, 10 janv. 1964, BT 1964, p. 89.

³⁴⁹ Cass. com., 7 déc. 1999, n° 98-10.171.

sera pas assimilé à un cas excepté³⁵⁰.

Ainsi, ont été jugés, par exemple, comme constitutifs de la fortune de mer³⁵¹ :

- le fait qu'un navire rencontre au début de la traversée du mauvais temps allant en s'aggravant (vent passant de la force 3 à la force 10, mer d'abord agitée devenant très grosse et confuse) et soit obligé de naviguer à des allures et selon des routes diverses³⁵²;
- la soudaineté et la violence de la tempête³⁵³ ;
- des vents de force 7 à 9 ou de 8 à 10³⁵⁴ ;
- des vagues atteignant 17 mètres de hauteur et d'une violence telle que «tout marin piégé dans cette zone de convergence de tempêtes n'avait pratiquement nulle possibilité d'esquiver l'événement »³⁵⁵ ;
- une houle sur rade ayant entraîné une déchirure de la coque du

³⁵⁰ CA Paris, 5^e ch., 23 nov. 1983, BT 1984, p. 86.

³⁵¹ Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4 Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime- Section 3- Cas exceptés extérieurs tant au navire qu'à la cargaison - Fortune de mer – Illustrations 749.

³⁵² Cass. com., 2 avr. 1974, Dr. eur. Transp. 1975, p. 486

³⁵³ Cass. com., 17 févr. 1987, n^o 84-17.489/V ; CA Rouen, 10 févr. 1972, BT 1972, p. 218 ; T. com. Le Havre, 18 sept. 1970, DMF 1971, p. 293

³⁵⁴ CA Aix-en-Provence, 13 mars 1980, BT 1980, p. 506 ; T. com. Sète, 22 déc. 1981, DMF 1982, p. 434.

³⁵⁵ T. com. Nanterre, 1^{er} avr. 1994, GEC Alsthom Moteurs c/ France Cargo International et a.), ou encore des lames de fond « d'une violence exceptionnelle » (T. com. Bobigny, 25 mars 1994, La Concorde c/ Calbersson International et a.

navire suite à son heurt par des troncs d'arbres amenés le long du bord en vue de leur chargement³⁵⁶ ;

- un fort coup de roulis, événement brutal et violent, en Méditerranée l'hiver, bien que le vent n'ait pas dépassé la force 7³⁵⁷;

En revanche, n'ont pas été considérés comme constitutifs de fortune de mer :

- des forces de vent n'ayant pas dépassé : les points 6 à 7 sur l'échelle de Beaufort en période d'hiver austral³⁵⁸ ;
- un typhon, même si le phénomène est fréquent³⁵⁹;
- de très mauvaises conditions de navigation en hiver en Méditerranée³⁶⁰ ; cette même position a été adoptée par les

³⁵⁶ CA Paris, 2 févr. 1971, BT 1971, p. 83

³⁵⁷ Cass. com., 25 juin 1991, n° 89-21.801, BTL 1991, p. 541

³⁵⁸ CA Papeete, 17 juill. 2008, Polynesia Hélicoptères c/ CPTM, BTL 2009, p. 515

³⁵⁹ 5 typhons par an ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 11 mai 2011, n° RG : 09/13268, DMF 2012, hors série n° 16, p. 79.

³⁶⁰ vents de force 8 à 10 avec roulis ou forte houle, tempêtes de force 7 aggravées par des vents de force 11). En effet, un tel état de la mer n'est pas exceptionnel à cette période (CA Aix-en-Provence, 27 juin 1986, DMF 1988, p. 243 ; CA Paris, 5^e ch., 30 janv. 2008, n° RG : 05/23101, capitaine du navire Carima et a. c/ Royal Solaris Trading Corp. et a., BTL 2008, p. 148, sur un trajet entre la France et Casablanca ; CA Versailles, 12^e ch., 30 mars 2000, BTL 2000, p. 541, notant que l'information sur la violence des vents émanait d'ailleurs du bord ; TC Marseille, 11 juin 2010, n° RG : 2009F01090, Helvetia et a. c/ Comanav, BTL 2010, p. 415, pour un trajet Marseille/Casablanca, les rafales n'atteignant que le niveau 7, situation banale lors d'une traversée en Méditerranée). Ce sont « des conditions de navigation que tout navire de commerce doit être apte à affronter surtout si (...) il assure une ligne régulière » (CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 19 janv. 2001, Sté des Pharaons c/ Egyptian Navigation Co., DMF 2001, p. 820), et effectue donc régulièrement la traversée (CA Paris, 5^e ch. A, 2 mars 1988, Sté Transp. Olandini c/ C^{ie} méridionale de navigation et a., s'agissant du trajet Marseille-Ajaccio), *a fortiori* si le capitaine

juridictions algériennes³⁶¹ ;

- une tempête et des vents de force 11, au milieu de l'Atlantique Nord³⁶² ;
- enfin, soulignons un dernier cas où la fortune de mer n'a pas été retenue au motif que la chute à la mer des conteneurs est due à la pontée irrégulière³⁶³.

c) Grèves et lock-out

L'article 4. 2. j) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, exonèrent le transporteur maritime des dommages provenant « de grèves ou *lock-out*³⁶⁴ ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour

a été averti des conditions de mer avant le départ (CA Aix-en-Provence, 7 sept. 1995, Sté Nouvelle de Courtage c/ Treficable Pirelli et a.

³⁶¹ Arrêt du 19/05/1991 n°77660 où la Cour Suprême Algérienne indique que la tempête était prévisible dès lors que le transport avait été effectué en hiver et que le mauvais temps est considéré comme une situation habituelle pour les navigateurs.

³⁶² (nord des Açores) dans des parages réputés pour le mauvais temps en période pré-hivernale, étant relevé que « la relative brièveté de la tempête alléguée [permettait] de penser qu'elle était localisée et, par conséquent, susceptible d'être au moins partiellement évitée par un changement approprié de route » (CA Rouen, 2^e ch., 21 févr. 2002, Hyundai Merchant Marine c/ Groupama Transports, BTL 2002, p. 358 – une tornade survenue dans une région (Madagascar) où de telles perturbations atmosphériques ne peuvent être considérées comme imprévisibles ; – un fort coup de vent force 8 à 9 avec une mer croisée pendant la traversée de la zone Golfe de Gascogne- Ouest Portugal au mois de décembre (CA Rouen, 2^e ch., 6 juill. 2004, n° RG : 03/04692, Gondrand c/ Menuiserie Charrassier et Sow).

³⁶³ CA ROUEN 28/10/2015, DMF 2016, 244; obs C.Humann, BTL 2015, 685, supra n°86: « compte tenu du lien de causalité établi entre la chute à la mer des conteneurs et la pontée irrégulière »

³⁶⁴ Le lock-out est le refus par un employeur de fournir du travail à un groupe de salariés à son emploi en vue de les contraindre à accepter certaines conditions de travail ou de contraindre pareillement des salariés d'un autre employeur. Le lock-out

quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ».

La cause exonératoire se caractérise ici non par les traits généraux de la force majeure, mais par la nature de l'origine de l'évènement dès lors qu'il faut que la grève lock-out soit la cause du dommage causé à la marchandise comme par exemple : le cas de la marchandise périssable qui n'a pas pu être déchargée à temps, ou, en cas de perte lorsque les conditions de la manutention ont été perturbées au point que la surveillance coutumière n'a pas pu être exercée³⁶⁵.

L'existence du cas d'exonération invoqué doit en conséquence être réellement démontrée³⁶⁶ de sorte qu'il appartiendra au transporteur de rapporter la preuve que « l'activité du port [a] été bloquée par la suite d'un événement imprévisible³⁶⁷ et insurmontable³⁶⁸ »,

est interdit sauf dans le cas où une association de salariés a acquis le droit de grève.

³⁶⁵ Le contra de transport de la marchandise - Ph. DELEBECQUE -PAGE 530.

³⁶⁶ La décision d'un exploitant de car-ferries de désarmer des navires sur certaines de ses lignes, suite à un conflit social interne ne peut être assimilée au *lock-out* prévu par la Convention de Bruxelles (CA Paris, 3 mai 1995, *Snat c/ TOE*, BTL 1995, p. 491).

³⁶⁷ Dans deux affaires jugées en 2004, la cour d'appel de Versailles a considéré qu'au regard des informations sur la poursuite de la grève au port de destination (Fort-de-France) dont il disposait avant d'entreprendre le voyage, le transporteur n'était pas « fondé à invoquer un événement imprévisible au sens de l'article 27 e) de la loi du 18 juin 1966 » - devenu l'article L. 5422-12 du Code des transports (CA Versailles, 12^e ch., 8 avr. 2004, n° RG : 02/04968, *Axa et a. c/ CGM*, BTL 2004, p. 315 ; CA Versailles, 12^e ch., 29 avr. 2004, n° RG : 02/01103, *CGM Antilles c/ Helvetia*, BTL 2004, p. 357).

³⁶⁸ Cass. com., 19 mars 2002, n° 99-21.177, par approbation de la décision d'appel

extérieur à sa volonté et que le dommage résulte bien de la grève³⁶⁹. Il convient dès lors de tirer les conséquences de la grève sur le préjudice causé au destinataire du produit objet du contrat de transport³⁷⁰.

L'exonération du transporteur suppose par ailleurs qu'il n'ait pas contribué aux événements qu'il invoque³⁷¹, par exemple le transporteur ne peut pas invoquer la grève lorsque celle-ci est le fait de son propre personnel en désarmant son navire (ce qui est plus qu'un lock-out), pour répondre aux revendications³⁷²; Le transporteur n'est pas non plus exonéré lorsqu'est démontrée sa faute ou celle de ses préposés comme

³⁶⁹ CA Aix-en-Provence, 28 mai 1991, Somotrans c/ Norasia Line, s'agissant d'une grève de dockers.

³⁷⁰ Ainsi, il a été jugé que si la grève des salariés (de la SNCM) était prévisible, en revanche, les exactions des grévistes qui s'ensuivirent, et qui dégénérent en émeutes, avaient présenté un caractère imprévisible, ce qui rendait admissible la cause exonératoire (CA Paris, pôle 5, ch. 4, 7 déc. 2011, n° RG : 2008030527, Tokio Marine Europe et a. c/ Louis Dreyfus Lines et a., DMF 2012, p. 554, BTL 2012, p. 16).

³⁷¹ JurisClasseur Transport- fasc. 1268 : Commerce Maritime – responsabilité du transporteur - Régime international : Convention de Bruxelles et Règles de Hambourg-Date du fascicule- 6 Novembre 2009- Paulette Veaux-Fournerie- Agrégée des facultés de droit ; Daniel Veaux Agrégé des facultés de droit- Doyen honoraire actualisé par Barham TouréDocteur en droit.

³⁷² CA Paris, 3 mai 1995 : DMF 1996, p. 251, obs. P. Bonassies ; BTL 1995, p. 491. – Jugé que le transporteur maritime commet une faute engageant sa responsabilité lorsque, averti des mouvements sociaux qui paralysent le port de destination, il prend en charge les marchandises pour finir par les transborder et les débarquer à un autre port, Cass. com., 25 févr. 2004 : Juris-Data n° 2004-022676. – Dans le même sens, le transporteur maritime parfaitement informé d'une grève bloquant les accès du port, ne peut ignorer en sa qualité de professionnel, que la poursuite du mouvement de grève était de nature à entraîner l'engorgement et la congestion du port, les marchandises ne pouvant plus être évacuées. Il doit dès lors, assumer les conséquences de sa décision prise en connaissance de cause, de charger et d'acheminer les marchandises vers ce port, CA Rouen, 6 juin 2002 : BTL 2002, p. 619;

par exemple l'absence de mesures propres à assurer la bonne conservation de la marchandise³⁷³.

Il est par contre à noter que si certaines juridictions se prononcent au regard des critères de la **force majeure** estimant notamment que «l'éventualité de conflits ne les rend pas pour autant prévisibles »³⁷⁴, les textes du droit maritimes ne l'exigent pas, comme le confirme une jurisprudence de 2011³⁷⁵. Les grèves, *lock-out* ou autres entraves apportées au travail ne devraient donc pas revêtir les traits de la force majeure pour être libératoires³⁷⁶.

De la même manière, la grève ne peut être prise en considération que si elle existe au jour de l'escale et non le lendemain³⁷⁷. De même que si l'activité du port a repris normalement à la date prévue pour le déchargement³⁷⁸.

Cependant, si une clause figurant au connaissement prévoyait des

³⁷³ CA Paris, 16 juin 1976, BT 1976, p. 429.

³⁷⁴ pour une illustration, CA Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, n^o RG : 04/03545, Socomex c/ Horn- Linie et a., BTL 2006, p. 283, DMF 2006, p. 506.

³⁷⁵ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 29 juin 2011, n^o RG : 10/03703, Jesfruit et a. c/ CMA CGM, DMF 2011, p. 999, BTL 2012, p. 144 ;

³⁷⁶ Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime- Section 3- Cas exceptés extérieurs tant au navire qu'à la cargaison- Grèves et lock-out (755).

³⁷⁷ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 19 juin 1991, n^o RG : 89/5616, Gan c/ Cotunav

³⁷⁸ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 21 juin 2005, n^o RG : 02/10960, P & O Nedlloyd c/ Omar Group et a., BTL 2006, p. 219

solutions en cas de blocage, la grève cesse d'être exonératoire³⁷⁹.

SECTION 2)- Les cas exceptés liés à la cargaison :

Ces cas sont au nombre de quatre³⁸⁰. Ce sont les actes ou omissions du chargeur, l'insuffisance ou l'imperfection des marques, la freinte en matière de volume ou poids et autres vices inhérents à la marchandise ainsi que l'absence, l'inadaptation ou l'insuffisance d'emballage que nous pouvons illustrer par les solutions jurisprudentielles suivantes:

- Le transporteur ne peut invoquer le vice propre à la marchandise ou la faute du chargeur lorsque l'avarie par mouille résulte de l'inadaptation du conteneur fourni par ses soins et du stationnement prolongé au port³⁸¹.
- Le vice propre est caractérisé dès lors que les marchandises (des patates douces) ont subi des avaries dans les circonstances suivantes: les tubercules emballés « brut de ramassage », c'est à dire sans avoir été lavés , ont subi des attaques d'altérariose, de fusariose ou de lenticellose relevées à l'arrivée qui, selon

³⁷⁹ CA Aix-en-Provence, 2^ech., 15 mai 2014, n° 11/21946, Sté Nateus Verzekeringen NV et a. c/ SA CMA-CGM, BTL 2014, p. 346 (En suite d'un mouvement de grève dans le port de Marseille-Fos, deux conteneurs réfrigérés sont déchargés avec retard, occasionnant la perte de la marchandise. Sur appel, la Cour tient le transporteur pour responsable de la perte de l'envoi dès l'instant qu'une clause figurant au connaissance prévoyait des solutions en cas de blocage).

³⁸⁰ Voir, les paragraphes i, m, n et o de l'article 4 (2) de la Convention de Bruxelles.

³⁸¹ CA Aix-en-Provence 11/02/2016, BTL 2016, 127.

l'expertise diligentée, seraient la conséquences d'un vice propre qui se développe dans des conditions particulières et qui, dans des conditions normales, n'a en principe pas le temps de se développer avant de la commercialisation et l'utilisation du produit aux fins requises³⁸².

Ainsi, nous verrons dans un premier temps les actes ou omissions du chargeur et l'insuffisance ou l'imperfection des marques (a) , puis les cas tirés de la freinte en matière de volume ou de poids (b) et enfin les exonérations tenant de l'absence ou insuffisance d'emballage (c)

a.)- Les actes ou omissions du chargeur et l'insuffisance ou l'imperfection des marques:

Aux termes de l'article 4 (2) (i) de la Convention de Bruxelles, le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise si ceux-ci sont dus à des actes ou omissions du chargeur, de son agent ou représentant ou du propriétaire de la marchandise.

Le paragraphe (o) de ce même article insère le cas tiré de l'insuffisance ou l'imperfection des marques.

De fait, le transporteur peut par exemple se décharger de sa responsabilité pour pertes ou manquement des marchandises s'il a apporté la preuve que le défaut de livraison de la marchandise à son destinataire est dû au fait

³⁸² T. com. Marseille 12/09/2014, Rev. Scapel 2014, 293, DMF h.s. 2016, p. 78.

que le colis ou le conteneur ne portait pas, de façon lisible jusqu'à la fin du voyage, les marques permettant de l'identifier et d'identifier le destinataire en fonction des mentions du connaissement³⁸³. A condition que le transporteur démontre que les marques étaient inappropriées avant d'établir ensuite que l'insuffisance ou l'imperfection consécutive est la cause du dommage³⁸⁴.

A titre d'exemple, nous pouvons citer l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence³⁸⁵ rendu dans une espèce où des marchandises (un produit corrosif) avaient pris feu lors d'un transport maritime sur un navire affrété et endommagé d'autres marchandises à bord. L'expertise avait révélé que l'incendie était principalement dû à deux causes: d'une part, l'utilisation, dans le conteneur, de deux palettes de bois non traitées contre le feu sur lesquelles reposaient les sacs renfermant le produit et, d'autre part, l'augmentation de température (30° à 35°) ayant provoqué la décomposition du produit avec production d'oxygène et combustion des palettes.

La responsabilité du fabricant du produit, en même temps vendeur et chargeur, a été retenue (sur le fondement extra contractuel), dans la mesure où il avait procédé seul aux opérations de conditionnement,

³⁸³ JurisClasseur Transport- fasc. 1268 : Commerce Maritime – responsabilité du transporteur - Régime international :Convention de Bruxelles et Règles de Hambourg-Date du fascicule- 6 Novembre 2009- Paulette Veaux-Fournerie- Agrégée des facultés de droit ; Daniel Veaux Agrégé des facultés de droit- Doyen honoraire actualisé par Barham TouréDocteur en droit.

³⁸⁴ FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 c. de D. .6, page728.

³⁸⁵ arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence du 24 sep. 2015, BTL 2015, 654, DMF 2016, 370, obs. M.N. Raynaud

emballage et chargement, alors que sa propre fiche de sureté précisait le caractère oxydant du produit- composant - d'éviter son contact avec des matériaux sensibles- et préconisait de les stocker à - 30°, et qu'il n'avait pas averti le bord des particularités de son produit.

L'arrêt refuse par ailleurs d'imputer une responsabilité à l'acheteur/destinataire qui n'avait aucun pouvoir sur la marchandise avant sa délivrance et n'avait aucunement participé à son emballage. De même, la responsabilité du transporteur est-elle écartée, car il n'avait pas participé au conditionnement du produit et n'a reçu aucune instruction du chargeur, la simple mention du code IMDG (marchandise dangereuses) sur le connaissement étant, à cet égard, inopérante³⁸⁶.

Cette solution n'est en réalité pas une surprise jurisprudentielle mais seulement une application simple de la loi qui prévoit que, sauf accord contraire, c'est au chargeur qu'incombe l'obligation de préparer la marchandise, de l'étiqueter et de l'emballer avant de la remettre au transporteur maritime en vue de son embarquement à bord du navire, de sorte que le chargeur reste responsable des imperfections liées à cette obligation ; De la même manière, c'est le transporteur maritime qui délivre le connaissement, il est dès lors responsable des erreurs portées sur le connaissement qu'il a lui-même délivré.

³⁸⁶ DMF HS 2016, 83, p. 73

b.)- La freinte en matière de volume ou de poids

Le transporteur n'est pas responsable des dommages causés par « la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise³⁸⁷ ».

Le vice caché qui peut être défini comme la « propension à se détériorer sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales »³⁸⁸ n'est pas nécessairement un défaut qui affecte la marchandise dès lors qu'il peut s'agir de l'expression de la nature même de la marchandise³⁸⁹, ou d'un principe qui lui est inhérent³⁹⁰ et par conséquent qui n'est pas visible à la présentation de la marchandise au moment de son chargement et de la rédaction du connaissement et donc au moment du transfert de la responsabilité vers le transporteur.

Ici le transporteur est obligé d'endosser la qualité et la situation du produit tel qu'il lui a été chargé par le chargeur et tel qu'il va le produire dans le connaissement, s'il n'a pas lui-même contesté l'état de la marchandise qui lui a été transférée par le chargeur³⁹¹.

Néanmoins, le transporteur qui veut s'exonérer des dommages

³⁸⁷ Art. 4 (2) (m), Convention de Bruxelles.

³⁸⁸ Cass. com., 9 juill. 1996, n° 94-13.396

³⁸⁹ CA Alger, 20 déc. 1958, DMF 1960, p. 473

³⁹⁰ CA Paris, 6 mai 1960, DMF 1960, p. 549 ; CA Rouen, 2e ch., 28 juin 1990, Capitaine commandant du navire « Andes » c/ Navigation et Transports.

³⁹¹ Arrêt de la cour d'appel de Tlemcen (Algérie) chambre commerciale n° 13/389 du 19/11/2013 sibelco-vim)

procédant du vice propre de la marchandise doit en rapporter formellement la preuve³⁹² par tous moyens, y compris les présomptions³⁹³.

Cette preuve ne peut néanmoins pas résulter de simples suppositions³⁹⁴ où encore de simples hypothèses³⁹⁵, ou, enfin, de conjectures résultant d'un débat entre experts sur l'origine des avaries ayant affecté une cargaison³⁹⁶.

De même que l'apposition de réserves sur le connaissement ne permet pas au transporteur de prouver par avance le vice caché³⁹⁷. A contrario, l'absence de réserves ne prive pas davantage le transporteur de la

³⁹² Cass. com., 22 janv. 2002, n° 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ; Cass. com., 5 mars 1996, n°94-14-627 Bull. civ. IV, n° 78, p. 64 ; Cass. com., 4 mars 1986, DMF 1987, p. 360 ; CA Rennes, 10 oct. 1985, DMF 1987, p. 87

³⁹³ CA Montpellier, 2 déc. 1965, DMF 1966, p. 536 ; CA Paris, 6 mai 1960, DMF 1960, p. 549.

³⁹⁴ CA Paris, 5^e ch. A, 30 janv. 1989, La Concorde c/ SNCDV, rejetant comme invérifiable et donc incertain l'état d'avancement du développement de la maturation des bananes lors de l'emportage.

³⁹⁵ CA Versailles, ch. com. réunies, 8 mars 2005, n° RG : 03/02198, Groupama Transports et a. c/ Esco Estonian Shipping, BTL 2005, p. 389.

³⁹⁶ CA Versailles, 12^e ch., 20 févr. 2003, CMA CGM c/ Sté Le Moussaillon, BTL 2003, p. 459 : le transporteur s'appuyait sur un rapport d'expertise judiciaire selon lequel les avaries résultaient notamment de « l'hétérogénéité des fruits en terme de maturité au départ (...) ». Toutefois, cette affirmation n'était pas suffisamment étayée pour convaincre les magistrats et, surtout, des éléments de fait (durée de voyage anormalement longue, arrêts volontaires d'alimentation électrique pour causes de transbordements) militaient pour une conclusion différente.

³⁹⁷ pour une illustration, CA Douai, 3^e ch., 22 sept. 2011, n° RG : 04/03241, Unithai Public c/ CIAM et a., les réserves étaient ainsi formulées « surface de tuyaux humide avant chargement, revêtements externes des tuyaux présentant des traces locales de frottement, tuyaux partiellement tâchés de rouille aux endroits non revêtus et griffés » alors qu'à l'arrivée, l'expert a constaté « des blessures de manutention en extrémité de tuyaux et fourches de chariot élévateur qui, en présence d'eau de mer, ont provoqué normalement une corrosion naissante » et a estimé « qu'une protection appliquée sur les tuyaux par le fabricant était suffisante dans des conditions normales de transport.

possibilité d'établir que le dommage est dû au vice propre de la marchandise³⁹⁸, même lorsqu'il a été transmis à un porteur de bonne foi³⁹⁹.

Soulignons cependant, qu'en l'absence de réserves à l'embarquement, la preuve du vice propre est rendue plus difficile, voire parfois impossible⁴⁰⁰.

c.)- L'absence ou insuffisance d'emballage

69. Définition de l'emballage ; La jurisprudence définit le défaut d'emballage par *l'insuffisance* ou de la *défectuosité* de l'emballage, mais non de son **absence totale**⁴⁰¹.

Sauf accord contraire, c'est au chargeur qui peut être le vendeur, le fabricant ou autres ..., à qui incombe l'obligation d'emballer de

³⁹⁸ Cass. com., 16 févr.1988, n° 86-14.640, Bull. civ. IV, BT 1988, p. 214 ; CA Bordeaux, 11 juill. 1977, DMF 1978, p. 22 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 16 déc. 1999, Navigation et Transports c/ Socoma, BTL 2000, p. 119

³⁹⁹ Cass. com., 16 févr.1988, n° 86-14.640, Bull. civ. IV

⁴⁰⁰ C'est ainsi que le défaut de réserves au connaissance, des conditions anormales de transport et le non-respect des températures contractuelles (non démenties utilement) « rendent irrecevable l'allégation de vice propre » (CA Paris, 5^e ch., 19 mars 2003, OOCL c/ Cap Expo, la cour retenant également un rapport phytosanitaire, antérieur d'une dizaine de jours au chargement, ne faisant pas état de maladie affectant la cargaison de fruits.

⁴⁰¹ CA Aix-en-Provence, 24 févr. 1960, BT 1960, p. 295 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 18 déc. 1997, no RG : 93/19240, Sodex Guadeloupe Manutention c/ Marfret ; contra : CA Paris, 19 déc. 1961, BT 1962, p. 72). En pareil cas, et si le transporteur estime qu'un emballage est nécessaire, il doit demander à son commettant d'y procéder ou refuser d'exécuter la prestation (CA Douai, 3^e ch., 22 sept. 2011, no RG : 04/03241, Unithai Public Ltd c/ CIAM et a.)

manière suffisante la marchandise avant de la remettre au transporteur maritime.

Néanmoins, le transporteur n'est pas obligé de la prendre en charge dans l'état ou elle lui est remise, il peut refuser la marchandise s'il estime que l'état de la présentation de la marchandise n'est pas compatible avec sa prise en charge à bord du navire.

S'il l'accepte dans son état sans emballage ou avec un emballage insuffisant, il doit protester et émettre formellement des réserves d'usages dans le contrat et dans le connaissement pour exonérer sa responsabilité des effets ou des conséquences du manque ou du défaut d'emballage.

On en déduira que la défectuosité de l'emballage constitue une *faute du chargeur* susceptible d'exonérer partiellement ou totalement le transporteur maritime de sa responsabilité étant donné que le transporteur ne peut se substituer au chargeur dans sa mission d'emballer valablement la marchandise et par conséquent il doit soit renvoyer la marchandise soit émettre des réserves ou même expertiser l'absence ou l'insuffisance de la marchandise en présence du chargeur⁴⁰².

En conséquence, le chargeur ne peut reprocher au transporteur de ne pas avoir lui-même procédé à l'emballage ou procéder au changement ou au confortement de l'emballage⁴⁰³ tant la mission de l'emballage peut à tout moment altérer la nature de la marchandise pour la modifier ou

⁴⁰² Cass. com., 11 mars 1975, n° 73-12.611, BT 1975, p. 238.

⁴⁰³ CA Rouen, 2^e ch. civ., 20 déc. 2001, n° RG : 00/00875, Calberson c/ Contship, DMF 2002, p. 515.

occasionner des dommages en cours du transport ou même après ce dernier.

Ici, la difficulté réside dans le fait qu'il n'existe pas – hormis pour les matières dangereuses- de réglementation spéciale précisant les caractéristiques des emballages maritimes et du conditionnement intérieur⁴⁰⁴. Il convient donc d'apprécier dans chaque cas si, eu égard à la nature de la marchandise, si l'emballage était suffisant pour résister aux manutentions portuaires, à la pression en cale, aux mouvements du navire en mer, au désarrimage, à la durée du parcours, aux conditions climatiques etc., selon que les usages du commerce international⁴⁰⁵.

Ces usages sont devenus des règles applicables à l'emballage destiné à l'exportation de sorte que pour choisir le type d'emballage, il appartient au chargeur d'examiner le produit et de voir s'il est compatible avec le transport maritime, de vérifier que les règles du pays destinataire n'interdisent pas certains types de matériaux d'emballage comme la paille ou le bois par exemple, de vérifier si la marchandise doit être emballée juste pour le transport ou peut être stockée à l'extérieur, de vérifier si les emballages de bois doivent être traités, choisir l'emballage le mieux adapté : caisse plaine, caisse à claire voie, caisse carton...

⁴⁰⁴ Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes-Chapitre 3- Préparation et exécution du transport maritime-Section 1-Préparation de la marchandise et du navire - Emballage et conditionnement des marchandises : présentation (602).

⁴⁰⁵ Le transporteur ne peut invoquer une insuffisance de l'emballage lorsqu'il est établi que celui-ci est conforme à ces usages (Cass. com., 15 mars 1983, n° 79-14.318 ; CA Paris, 12 juill. 1977, DMF 1978, p. 544).

Le choix de tenir compte des conditions climatiques et des risques d'agression extérieurs, le chargeur doit s'assurer par ailleurs que les marchandises sont bien protégées dans les emballages. Regrouper si possible plusieurs colis dans une seule unité de manutention pour diminuer les risques de perte ou de vol. Envisager le risque de gerbage excessif et de manutention intense. Trouver une solution performante afin de réduire l'encombrement de l'emballage et s'assurer que les produits sont bien calés.

Il est par ailleurs déconseiller d'utiliser des rubans adhésifs pour faire le marquage, de même qu'il est conseillé de vérifier que les biens à emballer sont bien assurés pour les opérations d'emballage⁴⁰⁶.

Comme dans le cas des marchandises «empotées» dans des conteneurs qui peuvent donner lieu à une insuffisance d'emballage, le sort de ce cas excepté sera alors lié à l'identité de la partie qui a arrimé le conteneur, dès lors que si le transporteur a reçu les marchandises dans un conteneur scellé, il ne peut vraisemblablement vérifier si l'emballage est adéquat ou non.

Ici, le transporteur est absous pour les pertes ou dommages causés aux marchandises s'il prouve que les dommages sont dus à l'insuffisance d'emballage soit dans le cas du conteneur, soit par rapport à chacun des articles empotés dans celui-ci ou bien au défaut d'empotage sauf si il a lui-même chargé la marchandise dans le conteneur, dans ce cas, le transporteur engage pleinement sa responsabilité.

⁴⁰⁶ www.seila.fr/uploads/bloc_bas/FEFPEB_COMMON8BASIC_RULES_FR.pdf

En principe lorsque les marchandises sont transportées sans emballage, comme c'est habituellement le cas des automobiles, l'insuffisance d'emballage n'est plus de mise, car l'usage est de procéder ainsi et le transporteur bénéficiaire, en principe, d'une exonération pour les petites bosses et égratignures, doit s'en accommoder en formulant une réserve au contrat de transport maritime ou à l'occasion de la rédaction du connaissement.

Ainsi, si le transporteur constate que la marchandise n'a pas été emballée mais s'en accommode en délivrant un connaissement net, il ne pourra pas, en principe, se prévaloir par la suite d'une insuffisance d'emballage apparente sauf, s'il prouve qu'il n'y avait pas d'emballage alors que c'était nécessaire⁴⁰⁷.

La jurisprudence algérienne se base systématiquement sur le rapport de l'expert pour déterminer les dommages causés à la marchandise même «dits mineurs»⁴⁰⁸ ; Ici le transporteur à intérêt à porter des réserves systématiques au connaissement, même pour les marchandises qui voyagent habituellement sans emballage.

Précisons enfin, qu'il ne faut pas confondre l'emballage, l'arrimage et le calage des marchandises à bord du navire qui se font sous la responsabilité du capitaine⁴⁰⁹ et l'arrimage ainsi que le calage des

⁴⁰⁷ Ainsi, à propos d'avaries subies par des véhicules voyageant à nu, il y a lieu de limiter la responsabilité du transporteur à 60 %, le chargeur ayant pris un risque en vue de réaliser une économie d'emballage (T. com. Paris, 17 févr. 1975, DMF 1975, p. 550).

⁴⁰⁸ Jugement 1^{ère} instance de la sec. com. et maritime de Sidi M'hamed (Algérie) n°558/2009 rendue en date du 08/04/2009, ENTMV c/ SAA.

⁴⁰⁹ CA Paris, 5e ch. A, 8 mars 1995 : Juris-Data n° 1995-021287_(JurisClasseur

marchandises à l'intérieur d'un conteneur, qui relèvent généralement le chargeur car c'est à lui qu'improbe cette tâche.

SECTION 3)- Les cas exceptés relatifs au navire :

Cette dernière catégorie réunit quatre cas exceptés⁴¹⁰. Il s'agit de l'innavigabilité du navire et des vices cachés échappant à la diligence raisonnable (a), de la faute nautique (b) de même que des actes d'assistance et de sauvetage (c).

a) L'innavigabilité et les vices cachés du navire:

L'innavigabilité de l'article 4 (1) de la Convention de Bruxelles se confond souvent avec la question de fait des vices cachés du navire, qui dépend des circonstances particulières à chaque espèce, échappant ainsi à la diligence raisonnable de l'article 4 (2) (p)⁴¹¹. Le transporteur qui invoque ce cas excepté doit établir le caractère fortuit de l'innavigabilité démontrant « sa *due diligence* » c'est-à-dire la diligence d'un bon père de famille, d'un armateur consciencieux⁴¹².

Transport- Fasc. 1268 : COMMERCE MARITIME . – Responsabilité du transporteur . Régime international :Convention de Bruxelles et Règles de HambourgDate du fascicule- 6 Novembre 2009).

⁴¹⁰ Voir, l'article 4 (1) et les paragraphes a, I et p de l'article 4 (2) de la *Convention de Bruxelles*.

⁴¹¹ FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 c. de D. .6, page730.

⁴¹² Art. 3(1), Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979.

Cette **preuve** peut être faite par **tous moyens**. Toutefois, toutes les preuves ne sont pas toujours recevables⁴¹³.

En pratique, les juges admettent ce cas excepté avec une relative sévérité, le transporteur doit donc apporter soit la preuve de l'antériorité du vice affectant le navire à la date d'émission du connaissance⁴¹⁴ soit rapporter la preuve de la cause à effet⁴¹⁵;

A titre d'exemple, a été reconnue l'innavigabilité du navire qui, au cours d'une traversée entre l'Italie et l'Algérie effectuée par temps et mer calmes, coule en une trentaine de minutes suite à une importante voie d'eau alors que ledit navire, en bon état, n'avait connu auparavant aucun incident⁴¹⁶.

⁴¹³ Les tribunaux ont estimé que les *certificats de classification* n'ont pas une valeur probante absolue (Cass. com., 21 oct. 1963, DMF 1964, p. 14 ; CA Paris, 12 déc. 1972, BT 1973, p. 72 ; CA Rouen, 8 nov. 1952, DMF 1953, p. 84) et cela d'autant moins quand ils ont été délivrés postérieurement au départ du navire (CA Douai, 2^e ch., 31 janv. 2002, Tristar Shipping Lines c/ Unitramp, BTL 2002, p. 151). Ainsi, s'agissant d'une avarie de moteur, des certificats faisant état d'un examen des machines effectué sept mois avant le transport litigieux ne permettent pas d'établir le bon entretien du navire et le caractère soudain de l'innavigabilité (CA Rouen, 2^e ch., 15 nov. 2001, CMA CGM c/ Groupama, BTL 2002, p. 257). Malgré tout, l'état de navigabilité peut se trouver établi lorsque le bâtiment construit par un chantier réputé n'avait pas subi d'avarie grave depuis sa mise en service et a été reçu sans réserve par les organismes de classification compétents (CA Rouen, 30 juin 1972, Gaz. Pal. 26 au 28 nov. 1972, p. 7) ; voir commentaire : Lamyline tome 2, p.736.

⁴¹⁴ Cass. com., 20 déc. 1982, n° 77-12.439, DMF 1983, p. 526

⁴¹⁵ l'arrêt prolongé (plus de quarante heures) de l'installation frigorifique suite à une panne au tableau électrique général, dès lors que l'absence de précision sur les causes de la panne ne permet pas de dire si la fragilité de l'installation devait apparaître au cours d'un examen normal (CA Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986, som., p. 694).

⁴¹⁶ CA Paris, 5^e ch. B, 25 mars 1993, La Neuchâteloise et a. c/ Sanara, pourvoi rejeté par Cass. com., 27 juin 1995, n° 93-17.471/M- Voir commentaire Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du

70. *Nous pouvons illustrer les cas ou les juges ont reconnu le vice caché du navire comme cas excepté tels que:*

- la rupture d'une pièce de la machine frigorifique, alors que cette installation avait fait l'objet, avant le départ, d'un examen par les soins du Bureau Veritas⁴¹⁷ ;
- le dérèglement d'une soupape de commande des puisards, dont l'expert n'a pu lui-même se rendre compte qu'après déchargement total de la cale⁴¹⁸;
- la faiblesse d'une soudure d'une caisse à eau, alors que le navire venait d'être affrété et que les visites de contrôle n'avaient rien révélé d'anormal⁴¹⁹ ;
- la fissure de la coque apparue en cours de transport en raison du mauvais temps⁴²⁰ ;
- la perforation d'une canalisation consécutive à une corrosion intérieure⁴²¹;
- la corrosion d'une tôle de la coque d'un navire qui avait fait, trois mois auparavant, l'objet d'un examen minutieux du Bureau Veritas⁴²².

transporteur maritime- Section 2Cas exceptés liés au navire - Innavigabilité du navire (730).

⁴¹⁷ CA Rouen, 8 nov. 1952, DMF 1953, p. 84

⁴¹⁸ CA Douai, 23 avr. 1953, DMF 1953, p. 451

⁴¹⁹ T. com. Marseille, 18 déc. 1953, DMF 1954, p. 354

⁴²⁰ Cass. com., 13 juin 1989, n° 56-17.832

⁴²¹ CA Aix-en-Provence, 15 juin 1954, DMF 1955, p. 223

⁴²² Cass. com., 19 janv. 1959, BT 1959, p. 64

71. *En revanche, n'ont pas été admis comme révélant des vices cachés*⁴²³ :

- la fuite par un rivet qui avait cédé : le transporteur n'ignorait pas le défaut d'étanchéité de son navire puisqu'il avait fait apposer sur la coque des batardeaux en ciment⁴²⁴ ;
- le défaut d'étanchéité des bouchons du ballast, le transporteur ayant effectué un contrôle insuffisant à la suite de réparations⁴²⁵ ;
- le fonctionnement défectueux de la soupape de commande des puisards, dont le transporteur pouvait s'apercevoir par une diligence raisonnable⁴²⁶ ;
- la rupture d'un clapet de non-retour sur le circuit d'assèchement d'une cale⁴²⁷ ;
- le défaut d'étanchéité des boîtes à clapet, provoquant une entrée d'eau dans les cales : le transporteur ne peut faire état, ni du certificat de contrôle du bureau Veritas, ni des essais du navire, effectués dans des conditions différentes de la navigation sur une mer agitée⁴²⁸ ;
- l'amincissement de la tôle d'un puisard par suite d'une corrosion ancienne, qui pouvait être décelée en raison de la facilité d'accès à cet appareil⁴²⁹ ;
- la fuite de fréon provenant du percement d'une conduite frigorifique,

⁴²³ Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7-Responsabilité du transporteur maritime- Section 2- Cas exceptés liés au navire- Vices cachés du navire (737).

⁴²⁴ CA Montpellier, 14 déc. 1951, DMF 1952, p. 256

⁴²⁵ T. com. Le Havre, 1^{er} avr. 1952, DMF 1952, p. 677

⁴²⁶ T. com. Dunkerque, 14 janv. 1952, DMF 1952, p. 424

⁴²⁷ CA Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986, som., p. 694

⁴²⁸ Cass. com., 20 févr. 1962, BT 1962, p. 107

⁴²⁹ CA Aix-en-Provence, 6 oct. 1959, BT 1959, p. 350

résultat

- ponctuel d'un phénomène de corrosion apparaissant comme généralisé et ne pouvant être ignorées du bord⁴³⁰ ;
- une avarie (perte d'un bouchon qui avait entraîné l'écoulement de l'huile destinée à réfrigérer la tête d'un piston) résultant d'une faute commise lors de l'entretien ou des réparations du moteur du navire⁴³¹.

b)- La faute nautique :

La Convention de Bruxelles permet au transporteur maritime de s'exonérer de la responsabilité pour les fautes nautiques du capitaine, des marins pilotes ou préposés, c'est-à-dire des fautes dans la navigation et l'administration du navire⁴³²;

Bien que la légitimité de ce cas exonératoire soit souvent remise en cause, les juges, quoique posant des conditions restrictives, continuent régulièrement d'admettre la faute nautique comme cause exonératoire⁴³³.

Cependant, la faute nautique est souvent identifiée à la faute commerciale, cette dernière engage pleinement la responsabilité du transporteur maritime en ce qu'elle constitue une faute commise dans

⁴³⁰ CA Paris, 5^e ch. B, 22 oct. 1986, Sitram c/ Cies ass. et Cofruitel

⁴³¹ CA Rouen, 2^e ch., 15 nov. 2001, CMA-CGM c/ Groupama, BTL 2002, p. 257

⁴³² Con. Bruxelles, 25 août 1924, art. 4. 2. a ; C. transp. ; art. L. 5422-12 9° ; article 803 (i) CMA.

⁴³³ voir par ex. Ch. arbi. Paris, 23 mai 2006, n° 1130, DMF 2007, p. 623 ; Ch. arbi. Paris, 14 janv. 2005, n° 1105, DMF 2005, p. 562

les soins à apporter à la marchandise.

En effet, s'il existe un accord sur les cas d'école de ce que l'on qualifie de « *fault in the navigation of the ship* » (mauvais choix de la route, non respect des consignes de route, le faux ordre, les erreurs grossières de navigation ou de conduite du navire proprement dit), il en va tout autrement concernant certaines fautes complexes (comme la faute d'arrimage qui peut avoir des implications à la fois commerciales et nautiques), et de manière plus large toutes les fautes concernant l'administration du navire (« *fault in the management of the ship* »)⁴³⁴.

La doctrine a proposé des solutions pour différencier les deux types de faute; Ainsi, le professeur Rodière proposera le critère suivant : « Ce qui importe, c'est d'abord la destination, l'affectation de la partie du navire sur laquelle s'est appliquée la faute, où l'on peut localiser la faute. S'agit-il d'une partie du navire destinée à la cargaison ? La faute est commerciale. S'agit-il d'une partie du navire intéressant le fonctionnement de la machine ou la sécurité du navire ? C'est une faute nautique »⁴³⁵.

Le professeur Bonassies de son côté estime que seules les fautes concernant la navigation et la sécurité du navire devraient recevoir la

⁴³⁴ Revue de droit des transports n° 5, Mai 2010, com. 112, Exonération du transporteur maritime pour faute nautique et pouvoir de représentation du capitaine ; Commentaire par le Professeur Martin NDENDÉ.

⁴³⁵ Voir commentaires Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime- Section 2- Cas exceptés liés au navire- faute nautique (738).

qualification de fautes nautiques⁴³⁶;

Il semblerait que la jurisprudence française fait application du critère de la sécurité du navire ainsi que nous le démontre le cas d'espèce soumis à la censure de la Cour de Cassation en 2010 qu'elle motivera comme suit : « **l'expertise judiciaire désignent pour cause du sinistre la non-fermeture d'une porte étanche par l'équipage, que ce manquement aux règles de sécurité du navire tandis que celui-ci naviguait pendant trente-six heures par gros temps, étant soumis à des vents violents et à des vagues de dix à douze mètres de haut, constitue un événement touchant à la navigation et affectant directement la sécurité du navire** »⁴³⁷.

Nous en déduisons que les juges procèdent au cas par cas en prennent en considération l'ensemble des événements ayant affecté directement « la sécurité du navire », à savoir le temps durant la navigation et les faits fautifs ; Ils prennent aussi en considération les expertises versées aux débats avant de considérer la faute comme étant exonératoire.

Sensibles aux différentes critiques concernant la faute nautique, les rédacteurs des Règles de Rotterdam ne l'ont pas reprise dans la liste des cas d'exonération du transporteur, ce qui réglera une partie du

⁴³⁶ Bonassies P., DMF 2002, Hors-série n° 6, p. 71 ; Molfessis N., DMF 2001, p. 919.

⁴³⁷ Cass. com., 30 mars 2010, n° 09-11.397, F-D, Sté Afri Belg Ind Corp et a. c/ Capitaine du navire Windsong et a. : JurisData n° 2010-002975 ;

contentieux connu aujourd'hui.

c)- Les actes d'assistance ou de sauvetage :

C'est le devoir moral et parfois légal d'assistance⁴³⁸ qui pèse sur le capitaine du navire, ce dernier est en devoir de procéder à des opérations de sauvetage ou de déroutement commandé par la nécessité de sauver des vies humaines ou des marchandises.

Ici, le transporteur qui en fait la preuve obtient son exonération. Toutefois, il ne sera effectivement absous que si le demandeur ne met pas en échec le cas excepté allégué⁴³⁹.

72. Conclusion du Chapitre B : La Convention de Bruxelles prévoit des cas limitativement énumérées qui permettent au transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité en cas de pertes ou dommages causés à la marchandise.

Les juges du fond ont cependant, dans le cadre de leur pouvoir souverain d'appréciation, le pouvoir de rejeter la demande du transporteur.

⁴³⁸ Le contrat de transport de marchandise - PH. DELEBECQUE - page 534.

⁴³⁹ FETZE KAM DEM *La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit* (2000) 41 *c. de D.* .6, page732.

Il est donc important que le transporteur maritime insère de manière systématique une déclaration de valeur au connaissement afin de se prémunir des fausses déclarations.

73. Conclusion du Titre I : le transporteur maritime est tenu pour responsable des dommages causés à la marchandise qu'il a pris en charge à bord de son navire et ce, même si la cause du dommage est inconnue. Néanmoins, s'il a exécuté son contrat de bonne foi, le transporteur peut limiter l'étendue de la responsabilité pour les pertes ou dommages touchant la marchandise soit contractuellement ou bien en application des dispositions législatives.

Le transporteur maritime a par ailleurs la possibilité de s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité s'il arrive à prouver que la perte ou bien le préjudice causés à la marchandise est dû à un des cas exonératoires au sens que l'entend la loi, interprétée au cas par cas par la jurisprudence.

Cette jurisprudence varie ainsi selon la juridiction qui a en charge le contentieux; C'est pourquoi, il serait judicieux pour les transporteurs d'adapter les connaissements ainsi que leur mode de fonctionnement dans la prise en charge de la marchandise au pays de destination.

Même si le système d'exonération de responsabilité présente un avantage certain au transporteur maritime, il a cependant été critiqué à

plusieurs égards notamment pour la longueur de la liste des cas exceptés.

En effet, on estime qu'aujourd'hui qu'il n'y a plus besoins d'établir une liste aussi exhaustive des cas exceptés étant donné que les transports et les expertises sont devenus beaucoup plus fiables. Tout en la raccourcissant, les Règles de Rotterdam ont maintenu cette liste car l'on considère que ces cas correspondent à des situations concrètes auxquelles sont confrontés les armateurs et les chargeurs actuels.

TITRE II) Le régime de la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise sous l'empire des Règles de Rotterdam

Le manque de précision constaté dans les textes internationaux s'explique historiquement par le fait que les Règles de La Haye/Haye-Visby servaient simplement de modèle impératif du connaissance et du fait que les rédacteurs se trouvèrent incapables d'en changer le mode de rédaction.

Conscients de cette difficulté, la communauté internationale a tenté de palier à cela avec les Règles de Rotterdam grâce auxquelles il a été mis en place un système dans lequel la responsabilité du chargeur est fondée sur la faute prouvée et la responsabilité du transporteur demeure fondée sur une présomption de responsabilité. Les clauses d'exonération étant prohibées si elles confèrent au transporteur un

régime plus favorable que celui accordé par la convention, le transporteur pourra s'en libérer en prouvant l'un des cas exceptés prévus par les textes, au sein duquel ne figure plus la faute nautique ainsi que nous le verrons plus loin.

La règle régissant le principe de responsabilité avec Règles de Rotterdam est ainsi une innovation, mais nous verrons qu'elle a été critiquée à plusieurs égards en particulier parce qu'elle reprend une grande partie des règles applicables par le Convention de Bruxelles (Chapitre A)

Les Règles de Rotterdam représentent néanmoins une avancée certaine en comparaison avec la Convention de Bruxelles ainsi que nous le verrons dans la partie (Chapitre B)

CHAPITRE A) Principe de responsabilité avec Règles de Rotterdam, innovation critiquée :

74. L'évolution vers les Règles de Rotterdam ; En 1996, la commission des nations unies pour le droit du commerce international (CNUDCI) a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et des lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de repenser la matière.

Constatant l'éclatement du droit positif et ses lacunes sur de nombreux

points, la commission a donné mandat au comité maritime international (CMI) pour établir, en collaboration avec des organisations spécialisées, notamment l'Union internationale des assurances transport, la FIATA et la chambre internationale de la marine marchande, un projet « d'instrument sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer ».

Après le premier texte remis à la CNUDCI par le CMI, la commission décida de constituer un groupe de travail pour examiner ces dispositions dans la perspective de proposer une nouvelle convention internationale sur le transport maritime de marchandises.

Après six années de travail assidu et de recherches permanentes de consensus, est née la « Convention sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer » baptisée par la suite « Règles de Rotterdam » et adoptée par l'Assemblée des nations Unies le 11 décembre 2008.

A l'instar des conventions précédentes, Bruxelles et Hambourg, cette nouvelle convention est porteuse d'objectifs ambitieux tels que, la réunification à l'échelle mondiale du droit des transports, le rééquilibrage des intérêts entre chargeur et transporteur, l'utilisation d'un seul contrat de transport pour la totalité de l'acheminement de la marchandise afin de tenter de renforcer la sécurité juridique et améliorer l'efficacité du transport international.

Les règles de Rotterdam comportent ainsi des avancées réelles et une

approche pratique du transport international. Elles intègrent des règles tirées de la réalité du terrain que la Convention de Bruxelles n'a pas pris en compte. Les nouvelles règles assouplissent la liberté contractuelle et réaffirment le caractère synallagmatique⁴⁴⁰ du contrat de transport de marchandises par mer.

75. *Points d'innovation des Règles de Rotterdam* : Cherchant à trouver un consensus entre les deux conventions précédentes (Hambourg et Bruxelles), la nouvelle Convention mettra en place un régime de responsabilité du transporteur inspiré des deux.

Elles s'inspirent des Règles de Hambourg en ce qu'elles énoncent que le transporteur est responsable de tout dommage subi par la marchandise pendant la période où celle-ci est sous sa responsabilité, à moins qu'il ne prouve que ni lui, ni ses préposés n'ont commis de faute et n'ont pas causé de dommage à la marchandise transportée ou contribué à celui-ci, et s'inspirent de la Convention de Bruxelles en ce qui concerne la liste des cas exceptés⁴⁴¹, à l'exception de la faute de navigation. Cette liste permet au transporteur de s'exonérer

⁴⁴⁰ Ph. Delebecque - la convention sur les contrats internationaux de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer- DMF, 2009 n°7°2 « *le principe de la liberté contractuelle a été consacré dans un domaine pourtant impératif avec le souci implicite de rendre le contrat de transport international véritablement synallagmatique* ».

⁴⁴¹ guerre, quarantaine ou contrainte de l'Etat, grève, insuffisance de l'emballage, vice caché du navire échappant à la diligence du transporteur.

de la responsabilité pour les pertes ou dommages subis par la marchandise s'il prouve que le dommage résulte de l'un de ces cas.

L'Algérie reste néanmoins sceptique quant à la question de l'équilibre entre les intérêts du transporteur maritime et ceux du destinataire car étant un pays importateur qui a ratifié la Convention de Bruxelles on s'y demande si la règle innovatrice en matière de responsabilité du transporteur maritime inspirée par la Convention de Hambourg n'est pas en contradiction avec le principe de présomption de responsabilité déjà connu par son régime actuel.

En effet, les nouvelles règles permettent aux parties au contrat de transport de marchandise par mer de conclure un accord aux termes duquel les frais et/ou les risques du chargement et du déchargement seront transférés sur l'ayant droit de la marchandise. Cette innovation des règles de Rotterdam, même si elle peut être analysée comme une avancée juridique, valide des clauses qui ne sont pas forcément admises par la jurisprudence connue. Ici, le destinataire, qui n'est pas signataire du contrat de transport de marchandises se retrouve finalement obligé par un accord qu'il n'a pas forcément consenti de sorte que le transporteur maritime, à qui profite cette clause, usera de toute sa persuasion pour obtenir l'accord du chargeur sur ce transfert de risque, la protection du destinataire, se trouve de ce fait sérieusement amoindri.

76. *La livraison sous le régime des Règles de Rotterdam* ; Parmi les innovations que l'ont doit aux Règles de Rotterdam figure la question de

la livraison qui n'est traitée ni par la Convention de Bruxelles ni celle de Hambourg. Or, c'est avec la livraison que s'achève la période de responsabilité du transporteur.

Les Règles de Rotterdam consacrent son chapitre 9 à la livraison⁴⁴² dont les articles 43 et 44 insistent sur les effets de la livraison à l'égard du réceptonnaire qui se voit obliger d'accuser réception et de prendre livraison.

Selon le Professeur Delebecque « *les Règles de Rotterdam La livraison n'envisagent pas la livraison comme une simple obligation du transporteur, fût-elle essentielle. La livraison y est présentée comme l'étape finale du transport implicitement articulée avec l'opération de vente sous jacente. A cet égard, le texte attache une importance particulière aux documents dont les parties doivent justifier pour que la livraison puisse s'accomplir* »⁴⁴³.

Les Règles de Rotterdam font ainsi de la livraison l'acte qui met fin à l'obligation qui pèse sur le transporteur maritime et par conséquent celui qui met fin à sa responsabilité à l'égard de la marchandise transportée.

Par ailleurs, les Règles de Rotterdam permettent aux parties de s'entendre sur les modalités de livraison et d'en aménager les

⁴⁴² Articles 43 à 49 du chapitre 9 des Règles de Rotterdam.

⁴⁴³ Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam : la livraison, par M. Pr. Ph. Delebecque, Revue du droit uniforme, janv. 2009 p.857

conditions.

Cependant, cet aménagement n'est pas sans restriction, dès lors l'article 12 (3) (b) considère nulle toute clause fixant le moment de la livraison avant le déchargement final de la marchandise. Une clause de livraison « sous palan » est donc recevable, mais doit être considérée comme nulle une clause de livraison dans les cales du navire. Le Professeur Delebecque considère qu'une clause de livraison « à quai », sans autre précision, ne peut être admise car la loi française retient une conception matérielle de la livraison⁴⁴⁴.

Tout comme en droit français, la loi algérienne retient une conception matérielle de la livraison, ce qui nous amène à penser que la question de la clause de la livraison « à quai » posera difficulté devant un juge algérien.

77. Conclusion Chapitre (A) : La nouvelle convention règle un certain nombre de problèmes mais elle est susceptible d'en créer d'autres. En effet, les questions relatives à la conception matérielle actuellement établie par la jurisprudence⁴⁴⁵ pour la notion de livraison et celles concernant les règles de responsabilité établies par la jurisprudence actuelle restent toujours posées.

⁴⁴⁴ Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam : la livraison, par M. Ph. Delebecque, *Revue du droit uniforme*, janv. 2009 p.858.

⁴⁴⁵ Cour de Cass. du 17/11/1992, navire Rolline, DMF 1993;563, n. P. BONASSIES.

Ainsi, pour être efficace, les législations internes devront s'adapter aux Règles de Rotterdam, ce qui sera très compliqué à mettre en place à l'échelle internationale.

CHAPITRE B) Règles de Rotterdam, une avancée en comparaison à la Convention de Bruxelles.

La nouvelle convention a apporté plusieurs innovations en ce qui concerne la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise car elle ouvre un champ d'application important à la liberté contractuelle.

En effet, la Convention de Bruxelles admet une liberté contractuelle très limitée car ses dispositions sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8), alors que les Règles de Rotterdam prévoient au contraire une liberté contractuelle très étendue dès lors que les parties peuvent dans certaines circonstances écartier l'application des dispositions de la convention au profit des clauses privées.

Les Règles de Rotterdam n'ont pas innovés en matière de livraison et en particulier de la question relative à la sanction pour la mauvaise exécution de l'obligation de livraison ou encore à l'absence de celle-ci qui, comme pour la Convention de Bruxelles, est une question laissée au droit commun.

Soucieux des intérêts des chargeurs, les Règles de Rotterdam ont rallongé le délai de prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur maritime, qui passe de un an à deux années, ce qui n'est pas pour déplaire au destinataire.

De manière plus générale, nous pouvons résumer ces différences comme suit:

	Convention de Bruxelles	Con. Bruxelles Modifiée	Règles de Rotterdam
Liberté contractuelle / Possibilités de déroger aux dispositions conventionnelles	Liberté contractuelle très limitée : les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8).	Liberté contractuelle très limitée : les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8). Elles peuvent simplement être enrichies par des clauses supplétives (art.7)	Liberté contractuelle très étendue. les parties peuvent dans certaines circonstances écarter l'application des dispositions de la convention au profit de clauses privées. Le transporteur peut donc déroger à certaines dispositions impératives de la convention et imposer des clauses contractuelles au chargeur art.13-2 et art.80 - contrats de volume

Les règles de ROTTERDAM vont aussi se distinguer de la Convention de Bruxelles en ce qu'elles s'inspirent de la Convention de Hambourg pour ajouter la cause tirée du « retard » dans la livraison et l'acheminement de la marchandise comme source de la responsabilité

du transporteur maritime de marchandises. La Convention de Bruxelles ayant laissé ce moyen aux accords entre les parties du contrat de transport de marchandises⁴⁴⁶. Nous pouvons le résumer ainsi:

	Convention de Bruxelles	Convention de Bruxelles Modifiée	Règles de Rotterdam
Sources, fondements et principes de la responsabilité du transporteur	<p>perte de marchandises</p> <p>dommage aux marchandises</p>	<p>perte de marchandises</p> <p>dommage aux marchandises</p>	<p>perte de marchandises</p> <p>dommage aux marchandises</p> <p>retard à la livraison</p>

78. *Fondement de la responsabilité* ; En ce qui concerne le fondement même de la responsabilité du transporteur de marchandise par mer, ce dernier va évoluer. Les nouvelles règles vont remplacer le principe de la présomption de responsabilité prévue à l'article 4-2 de la Convention de Bruxelles par une combinaison des principes tirés de la présomption de faute, de la présomption de responsabilité et de la faute prouvée (article 17 des Règles de Rotterdam)⁴⁴⁷.

79. *Cas exceptés* ; Les Règles de Rotterdam vont néanmoins garder

⁴⁴⁶ Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, étude sur les transports maritimes.

⁴⁴⁷ Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

les cas exceptés instaurés par la Convention de Bruxelles qui permettent au transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité, mais en supprimant quelques uns comme le cas de la faute nautique, réduisant ainsi le nombre de cas exceptés de 17 à 15.

Tout comme pour la Convention de Bruxelles, les cas exceptés peuvent être regroupés en trois catégories : les cas exceptés tenant du navire, les cas liés à la cargaison et les cas liés à des évènements extérieurs. Cela peut s'illustrer comme suit :

	Convention de Bruxelles	Convention de Bruxelles Modifiée	Règles de Rotterdam
Causes d'exonération de la responsabilité du transporteur (cas excepté)	Au moins 17 causes exonératoires (appelées cas exceptés) pouvant être regroupés en 3 catégories : 1- les cas exceptés tenant au navire ; 2- les cas liés à la cargaison ; 3- les cas liés à des évènements extérieurs (art. 4-2)	Au moins 17 causes exonératoires (appelées cas exceptés) pouvant être regroupés en 3 catégories : 1- les cas exceptés tenant au navire ; 2- les cas liés à la cargaison ; 3- les cas liés à des évènements extérieurs (art.4-2)	Système très proche de celui de la convention de Bruxelles: au moins 15 cas exceptés retenus pouvant également être regroupés en 3 catégories :1-les cas exceptés tenant au navire ; 2-les cas liés à la cargaison ; 3-les cas lié à des évènements extérieurs (art. 17-3) suppression de la faute nautique comme cas excepté

80. *Limitation de la responsabilité ; Les Règles de Rotterdam* ont modifié le taux de la limitation de la responsabilité du transporteur de marchandises, sans pour autant en changer le principe ainsi que nous l'illustre le tableau suivant :

	Convention de Bruxelles	Convention de Bruxelles Modifiée	Règles de Rotterdam
Limites de la responsabilité du transporteur	100 livres sterling par colis ou par unité sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissement (art.4-5)	10 000 Francs or par colis ou unité	875 DTS par colis ou autre unité de chargement ou
		30 Francs or par kg de poids brut de marchandises perdues ou endommagées (sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissement (art4-5); ou aussi :	3 DTS par kg de poids brut des marchandises objet du litige (art. 59)
		666,67 DTS par colis ou unité ou	875 DTS par colis ou autre unité de chargement ou 3 DTS par kg de poids brut des marchandises objet du litige (art. 59)
		2 DTS par kg sauf cas de déclaration de valeur (protocole modificatif de 1979)	2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas la limite fixée pour la perte totale des marchandises concernées (art.

81. *Responsabilité présumée et liberté contractuelle* ; La liberté contractuelle instaurée par la nouvelle convention va aussi permettre aux

parties de déroger à certaines dispositions impératives de la convention pour recourir à des clauses contractuelles privées telles que la possibilité de supporter l'obligation de chargement et de déchargement des marchandises en application de son l'article 13-2. Elle autorise ainsi la dévolution contractuelle de la responsabilité du transporteur concernant certaines fonctions comme le chargement, la manutention, l'arrimage et le déchargement⁴⁴⁸.

Les dispositions concernant les obligations et la responsabilité du chargeur ont aussi été modifiées par la nouvelle convention qui va faire peser sur le chargeur une obligation d'information concernant les marchandises dangereuses rendant ainsi la responsabilité plus stricte de ce dernier⁴⁴⁹.

82. *Responsabilité du chargeur* ; De la même manière, les Règles de Rotterdam vont faire évoluer la règle établissant la faute du chargeur. En effet, la Convention de Bruxelles ne reconnaît la faute du chargeur que si la cause à effet de cette même faute a été prouvée⁴⁵⁰. Or, la nouvelle convention met en place une règle selon laquelle le chargeur sera responsable des fautes prouvées concernant les obligations de remise conforme des marchandises au transporteur et de transmission des informations et documents nécessaires pour le

⁴⁴⁸ Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, étude sur les transports maritimes, 2009, page 102.

⁴⁴⁹ Voir l'article 32 des Règles de Rotterdam.

⁴⁵⁰ Voir article 4-3 de la convention de Bruxelles.

transport⁴⁵¹.

Ainsi, l'approche minimaliste de la Convention de Bruxelles concernant la définition des obligations du chargeur va devenir maximaliste avec les Règles de Rotterdam car elles vont étendre et renforcer les obligations du chargeur et mettre en place une obligation d'information renforcée, intégrant l'obligation de remise de documents nécessaires au transport⁴⁵².

83. Conclusion Chapitre (B), il existe une différence notable en matière de liberté contractuelle entre la convention de Bruxelles et les règles Rotterdam dès lors que la première admet une liberté contractuelle très limitée : les dispositions impératives de la convention sous peine de nullité en contrepartie d'une liberté contractuelle étendue instaurée par les Règles de Rotterdam. Cette même différence peut-être soulignée en ce qui concerne les obligations du chargeur à l'égard du transporteur, ce dernier n'aura plus qu'à prouver la faute du chargeur, sans avoir à rapporter en plus la preuve de la cause à effet.

Pour le reste, les principes de la Convention de Bruxelles ont été repris

⁴⁵¹ **Obligations et responsabilités du chargeur** : Approche minimaliste de la définition des obligations du chargeur : Approche minimaliste de la définition des obligations du chargeur : Approche maximaliste et extensive de la définition des obligations du chargeur : la convention détaille et renforce les obligations du chargeur (chapitre 7) la convention ne prévoit pas de dispositions détaillées sur les obligations du chargeur. La convention ne prévoit pas de dispositions détaillées sur les obligations du chargeur. 1- obligation d'information renforcée, intégrant l'obligation de remise de documents nécessaires au transport (art.29)

⁴⁵² <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Bruxelles-hambourg-rotterdam.htm>

dans la nouvelle convention.

84. Conclusion du titre II : L'un des objectifs affichés des Règles de Rotterdam est d'instaurer un régime multimodal transmaritime. Elles sont donc appelées à couvrir l'ensemble du trajet « *door to door* ». Mais, le texte des Règles de Rotterdam se réserve l'hypothèse des conventions internationales impératives ou encore les textes spécifiques au mode de transport autre que maritime.

Il nous semble en conséquence que les Règles de Rotterdam ont échoués sur ce point car elles ne peuvent être considérées comme une nouvelle convention multimodale.

85. Conclusion de la Première Partie : Nous avons pu constater que la responsabilité du transporteur maritime de marchandises est l'argument principal sur lequel se basent les acteurs du contrat de transport maritime pour imputer le préjudice subi à la marchandise au transporteur maritime. Tant la Convention de Bruxelles originelle et modifiée, tant les Règles de Rotterdam en ont fait du principe de responsabilité du transporteur maritime de marchandises le leitmotiv du contentieux né du transport maritime de la marchandise. Bien entendu, avec la nouvelle convention, le transporteur maritime a désormais la possibilité de négocier les contrats de transport en imputant la responsabilité du chargement et déchargement au propriétaire de la marchandise, de même qu'il peut négocier la question de la livraison et ainsi en déterminer le moment auquel sera matérialisée ;

Mais, si la possibilité de négocier le contrat de transport présente des avantages certains car cela permet au transporteur maritime de se décharger d'une partie de sa responsabilité, cette possibilité est néanmoins restreinte par la liste des obligations prévues par la Convention. Cette règle est toutefois assouplie en ce qui concerne les contrats de volume à condition que la connaissance desdites clauses dérogatoires soit apparente dans le corps du contrat.

Il nous semble cependant, que le transporteur maritime n'a pas le temps de négocier chaque contrat de transport, il continuera dès lors à prévoir des contrats types et à garantir une prise en charge de la marchandise conforme au connaissement ainsi qu'une livraison de la marchandise conforme aux factures.

DEUXIEME PARTIE

Des procédures qui naissent du contrat de transport de la marchandise sous connaissance :

Le contrat de transport maritime de la marchandise pose la problématique de recevabilité de l'action qui concerne une série de questions qui tirent leurs sources des règles de procédures posées par la loi et d'autres des clauses insérées dans le contrat lui-même (TITRE I).

Nous avons vu que le contrat de transport maritime sous connaissance comportait souvent des clauses visant à faire application une loi choisie par les parties. Il s'agit d'une exception de fond que les parties devront faire trancher avant de discuter des questions relatives à l'accomplissement des actes préparatoires au procès, et qui ont pour objectif de déterminer les pertes ou préjudices subis dans le but de permettre à la partie demanderesse de justifier son action en responsabilité et d'obtenir réparation du préjudice subi (TITRE II).

TITRE I/ Les moyens tirés de la recevabilité de l'action en responsabilité posés par les lois de procédures et la loi des parties comme source du contentieux maritime de transport des marchandises :

Les problématiques de forme posées dans cette branche du contentieux du transport maritime de la marchandise peuvent paraître de prime abord similaire à ceux des autres contentieux étant donné qu'ils posent des questions liées à la qualité à agir, l'intérêt à agir, contre qui agir et les délais de prescription, mais qui en droit maritime, elles obéissent à des conditions spécifiques au contentieux maritime de la marchandise (Chapitre A)

Nous verrons aussi que le contrat de transport de la marchandise comporte souvent des clauses visant à choisir soit le lieu du déroulement du contentieux dite « *la clause de compétence* » ou encore celle visant à choisir l'arbitrage comme mode de règlement du contentieux dite la « *clause compromissoire* ».

Alors que ces clauses sont souvent utilisées, leur opposabilité se heurte systématiquement à la question liée aux relations nées du contrat de vente de la marchandise d'une part et le contrat de transport de cette même marchandise de l'autre (Chapitre B).

**Chapitre A) Les moyens tirés de la nullité des formes légales
comme source du contentieux maritime de transport des
marchandises**

L'action contre le transporteur maritime qui n'a pas respecté son contrat est soumise aux règles de recevabilité de l'action telles que prévues au droit commun et dans les procédures propres au contentieux maritime de transport de marchandises.

Nous verrons ici que la première difficulté à régler sera la recherche la définition de la personne morale ou physique qui a la qualité (Section 1) et l'intérêt (Section 2) à agir en justice contre le transporteur maritime de la marchandise (Section 3).

Ici, il sera démontré que la forme de rédaction du connaissement et les énonciations qu'il comporte, bien que souvent très sommaires, vont être déterminantes dans l'identification du destinataire de la marchandise ou celui qui va le subroger dans ses droits et qui aura la qualité à agir en justice.

Rappelons cependant que d'autres situations peuvent se présenter si le connaissement ou les marchandises ont connu des transactions au cours du voyage. Ce qui donne lieu à la rédaction de documents complémentaires de la part du transporteur ou du capitaine du navire et qui seront adjoints au connaissement initial.

Une fois que les parties au contentieux ont été identifiées d'autres

questions inhérentes à la recevabilité de l'action tirées des règles de prescriptions spécifiques au contentieux du contrat de transport maritime de la marchandise sous connaissement doivent être observées sous peine de perdre son droit d'action (Section 4)

Nous verront ainsi, que ces questions peuvent amener à un débat qui va justifier l'importance des formes et du contenu du connaissement comme étant un document décisif dans les relations contractuelles du transport maritime des marchandises et d'exercice des droits des parties découlant dudit contrat.

SECTION 1) La qualité à agir comme condition de recevabilité de l'action en responsabilité:

L'action en responsabilité née du contrat de transport de la marchandise appartient en premier lieu au propriétaire de la marchandise transportée dès lors, il devra rapporter la preuve du préjudice subi pour justifier de sa qualité à agir.

86. *Transport sous connaissement* ; le transport des marchandises par mer s'effectue le plus souvent sous couvert d'un connaissement, c'est donc le connaissement qui va déterminer celui qui a la qualité à agir contre le transporteur maritime, d'où l'intérêt de développer la question de la qualité à agir sous cet angle.

Ainsi que nous l'avons déjà vu au chapitre préliminaire, le connaissement est le titre qui représente la marchandise transportée⁴⁵³.

Aux termes de l'article 759 dernier alinéa du code maritime algérien: *«la personne à laquelle le connaissement a été valablement transféré, acquiers le droit de disposer de la marchandise y désignée et de la recevoir»*.

L'article 789 du même code indique que : « ..le destinataire légitime est :

- a. Lorsque le connaissement est à personne dénommée, celui dont le nom est indiqué dans le connaissement⁴⁵⁴;
- b. Lorsque à l'ordre duquel le connaissement est établi et, en cas de transfert du connaissement, le dernier endossataire⁴⁵⁵ ;
- c. Lorsque le connaissement est au porteur, celui qui présente le connaissement à l'arrivée⁴⁵⁶ »

Le destinataire légitime de la marchandise sera donc désigné en

⁴⁵³ Le connaissement a les fonctions suivantes : la fonction de preuve de la réception de la marchandise et de l'état de cette dernière ; La fonction de preuve du contrat de transport ; La fonction de représentativité de la marchandise ; La fonction de négociabilité du connaissement.

⁴⁵⁴ Le destinataire est celui dont le nom et l'adresse figure au connaissement. Il peut être cédé à condition que cela ait été notifié du débiteur.

⁴⁵⁵ Celui-ci est transmissible par simple endossement ; lorsque ce type de connaissement ne comporte aucun nom, ils sont considérés comme au porteur.

⁴⁵⁶ Le destinataire est celui qui présente le connaissement à l'arrivée ; la transmission s'effectue par simple tradition. Cette mention doit être portée à l'emplacement réservé à l'indication du destinataire.

fonction du type de connaissance émis⁴⁵⁷ de sorte que par la détention du connaissance, le destinataire légitime de la marchandise, propriétaire de celle-ci, acquiert en cette qualité le droit d'action contre le transporteur maritime de la marchandise à condition qu'elle ait subi une perte ou un préjudice au cours de son transport jusqu'à sa livraison au lieu de sa destination convenue.

Le droit d'action à la suite d'un transport de marchandise sous couvert d'un connaissance est réservé, en principe, à son détenteur légitime⁴⁵⁸.

La loi n'ayant pas légiféré cette question, c'est la jurisprudence qui supplée à cela comme suit :

- En présence d'un connaissance à personne dénommée, le destinataire dont le nom y est inscrit est, en principe, seul habilité à agir en justice en action en responsabilité contre le transporteur maritime⁴⁵⁹. Par extension, l'action peut être ouverte au cessionnaire régulier⁴⁶⁰ qui se trouve titulaire naturel du droit d'action⁴⁶¹.
- S'il s'agit d'un transport de marchandises par mer sous

⁴⁵⁷ Celui-ci peut être délivré sous une de ses trois formes à savoir : le connaissance à ordre, le connaissance au porteur, le connaissance à personne dénommée.

⁴⁵⁸ formalisme traditionnel du droit maritime réserve - Lamy transport , tome 2, édition 2014 page 458.

⁴⁵⁹ Lamy transport, tome2, édit. 2014, page458.

⁴⁶⁰ Cass. Com. 20/10/1954. DMF 1955 p.76 ; CA Aix-en-Provence, 9 fév.1972, DMF 1973, p.23.

⁴⁶¹ Cass.com.21/02/2006 , n° 04-10.592, bull. civ. IV, n° 47, BLT 2006, p.147

connaissance à ordre, en principe, seul le dernier endossataire a qualité pour agir⁴⁶².

- Enfin le transport de marchandise sous connaissance au porteur présume que le destinataire qui détient le connaissance acquiert en la qualité à agir contre le transporteur maritime⁴⁶³.

Nous pouvons résumer cela par le tableau suivant :

Connaissance nominatif	Ce sera celui dont le nom est porté au connaissance qui aura la qualité à agir Et par extension, le cessionnaire régulier du connaissance
Connaissance à Ordre	Ce sera le dernier endossataire qui aura la qualité à agir
Connaissance au porteur	Ce sera celui qui détient l'original du connaissance et donc aura retirer la marchandise qui aura la qualité à agir.

⁴⁶² Cass. Com. 24 nov. 1975, n° 74-12.782, BT 1976, P. 86).

⁴⁶³ L'indication «pour le compte de la société X suivant le nom du bénéficiaire du connaissance n'a pas pour effet de conférer la qualité de porteur à la société X : CA Paris, 5ème ch. , 15/10/2013 , n° 12/03139 Evergreen c/BBL Shipiping, BTL 2013, p. 639.

87. *Le connaissance électronique*; Le connaissance papier est le format le plus utilisé aujourd'hui, mais il existe un dématérialisé dit « *connaissance électronique* » qui, en principe, a la même force probante que le connaissance papier.

En droit français, la force probante du connaissance électronique se trouve son fondement dans les dispositions de l'article 1316-1 du code civil qui dispose que « *l'écrit sous forme électronique est admis en preuve au même titre que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifié la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité* ».

Le connaissance numérique est donc admis en droit français à deux conditions : la personne dont il émane doit pouvoir être clairement identifiée et la conservation de l'écrit sous forme électronique doit être faite d'une telle manière que l'intégrité de l'écrit électronique puisse être garantie, ce qui implique une dimension technique liée au support informatique impliquant un degré de fiabilité importante⁴⁶⁴.

En droit algérien, il n'existe pas encore d'équivalent à l'article susvisé, le connaissance électronique n'aura donc pas de valeur probante aux yeux des juridictions algériennes.

⁴⁶⁴ Ph. GARO : L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique, p.277.

De plus, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, la mise en place d'un connaissement électronique requiert une installation informatique suffisamment fiable pour garantir l'authenticité du connaissement, ce qui n'existe malheureusement pas encore en Algérie.

Ainsi, les transports de marchandises par mer en direction ou en provenance de l'Algérie seront forcément émis sous support papier.

88. Cas d'incertitude sur la désignation du destinataire du connaissement ; En cas d'incertitude sur l'identité du propriétaire de la marchandise, porteur légitime du connaissement, ou si ce document a fait l'objet d'endossements ou de transactions, ou en cas d'exercice d'une subrogation par un assureur, ou encore en cas d'incertitude sur le titulaire du connaissement voir sur le destinataire de la marchandise, la jurisprudence française actuelle admet un droit d'action aux divers intéressés au transport, qu'ils soient mentionnés ou non au connaissement, à la condition qu'ils aient subis un préjudice causé par les manquements ou les pertes des marchandises dans un premier temps ; et dans un deuxième temps, de prouver qu'ils ont pris en charge ce préjudice en entier de façon à être en mesure prouver leur intérêt à agir.

Cette position a été confirmée par l'arrêt essentiel de la Cour de Cassation du 9 septembre 2015⁴⁶⁵, qu'en matière de responsabilité contractuelle, la personne lésée peut agir directement contre l'assureur

⁴⁶⁵ arrêt Cour de Cass 1ère civ. du 9/9/2015n° 14-22.794 (DMF hors série 2016 n°20)

de la personne devant réparation, si la loi applicable à l'obligation contractuelle ou à la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit.

Nous pouvons cependant cités plusieurs autres décision rendues dans ce même sens, comme par exemple :

- CA Aix-en-Provence: mentionné comme chargeur réel dans le rapport d'expertise, le vendeur CIF qui a supporté seul les préjudices nés des avaries (remboursement du prix de vente, paiement des frais de transport) - est recevable à agir contre la compagnie maritime⁴⁶⁶.
- le transitaire, mandataire du notifie, n'a pas qualité pour agir contre le transporteur, car bien qu'il ait subi le préjudice en réglant les surestaries (le conteneur sur instruction du notify pour prendre livraison de la marchandise), il ne figure pas au connaissement et n'a pas la qualité de chargeur ou de destinataire réel de la marchandise⁴⁶⁷;
- la Cour d'appel de Rouen a reconnu dans un arrêt de 2015 que le titulaire de l'action en responsabilité contractuelle conte le transporteur en raison de pertes et d'avaries ne peut être que le chargeur (ou le destinataire) et en l'espèce le commissionnaire organisateur du transport, alors même qu'aucun connaissement

⁴⁶⁶ CA Aix-en-Provence 1^{er} janvier 2016, BTL 2016, n°63; DMF 2016 h.s p78.

⁴⁶⁷ voir CA Aix 21/05/2015, BTL 2015, 400.

n'ait été émis⁴⁶⁸.

La jurisprudence algérienne ne s'étant pas encore diversifiée ne peut être différente de la jurisprudence en France quant à ses tendances étant donné que les règles de droit concernant le connaissement et les opérateurs (vendeur, commissionnaire du transport, chargeur, transporteur, consignataire et destinataire) sont les mêmes dans les deux droits maritimes.

89. Cas du chargeur réel ou du destinataire réel ; Il arrive que des contrats de ventes prévoient une clause visant la prise en charge du préjudice causé à celle-ci en cours de son acheminement au destinataire⁴⁶⁹.

Ici la question s'est posée de savoir si le destinataire à l'ordre de qui a été émis le connaissement garde ou pas la qualité à agir contre le transporteur maritime s'il n'a pas supporté le préjudice ou parfois même a renvoyé la marchandise transportée au vendeur au frais de celui-ci ? Comment s'articule le mode de vente avec le contrat de transport de la marchandise vendue⁴⁷⁰ en cas de perte ou préjudice subi par la marchandise vendue ?

Il semblerait que la jurisprudence française ouvre le droit à agir en

⁴⁶⁸ CA Rouen 12/03/2015, DMF 2015, 815, obs.J. Lecat; DMF H.S 2016, 79.

⁴⁶⁹ Contrats CAF ou CIF

⁴⁷⁰ Il s'agit des modes de ventes du type CAF ou CIF etc..

justice contre le transporteur maritime au: chargeur réel⁴⁷¹ et au destinataire réel⁴⁷² ainsi que nous le rappelle la décision de la Cour d'Appel d'Aix du 16 oct. 2014⁴⁷³.

Le destinataire réel ou le chargeur réel doivent cependant rapporter la preuve de leur qualité à agir contre le transporteur maritime⁴⁷⁴ pour cela, il faut produire la preuve de l'existence d'une relation commerciale de base par un titre de propriété du produit objet du transport⁴⁷⁵ et de justifier avoir subi exclusivement le dommage⁴⁷⁶

Comme pour tout contentieux commercial, la preuve de la qualité du destinataire réel se fait par tout moyen comme par exemple : la production des factures de vente⁴⁷⁷ ou encore par la production du crédit documentaire ouvert par la banque portée destinataire au

⁴⁷¹ T. de com. de Marseille, 24 juin 2011, n° RG : 2010G01352, BLT 2011, p. 476 : « à la suite de la jurisprudence Mercandia, la position de la Cour de cassation a sensiblement évolué et désormais, même s'il ne figure pas au connaissance (...) l'intéressé peut agir contre le transporteur en tant que chargeur réel ayant conclu un contrat de transport et supportant le préjudice du fait de la garantie qu'il assume envers son pays. »

⁴⁷² Cass. 25/06/1991, n° 90-10.293, DMF 991, p.397

⁴⁷³ CA AIX 16/10/2014, DMF 2015, 716, obs. C. HUMANN: recevabilité de l'action du destinataire réel.

⁴⁷⁴ C.A. Aix-en-Provence, le 31 octobre 1991, BTL 1992, p. 478; C.A. Aix-en-Provence, le 9 février 1972, DMF 1973, p. 23; Cass.com., 24 novembre, 1975, BT 1976, p. 86.

⁴⁷⁵ Cass. Com., 6 nov. 1951, BT 1952, p. 330, DMF 1952, p.136.

⁴⁷⁶ CA Aix 21/05/2015 , BTL 2015 , 400 , DMF h.s 2016, 78: « En dehors du chargeur et du destinataire mentionnés au connaissance, seuls peuvent agir à l'encontre du transporteur maritime le chargeur réel et le destinataire réel, sous réserve d'avoir seuls subis le dommage; le notify dispose du droit d'agir contre le transporteur maritime, sous réserve d'établir qu'il est également le destinataire réel et de justifier avoir subi exclusivement le dommage »;

⁴⁷⁷ CA Versailles, 12^{ème} ch., 20/°4/2000 , SEA FRIGO c/ PFA

connaissance⁴⁷⁸.

90. Qualité à agir du chargeur réel, les conditions de recevabilité de l'action du chargeur réel n'ont pas toujours été évidentes et la jurisprudence en la matière a été pendant longtemps hésitante, mais elle a fini par lui admettre la qualité à agir sous certaines conditions.

Cette qualité à agir n'était pas reconnue par les juges français comme le montre l'arrêt « *Mercandia* » du 25 juin 1985 ou elle a rejeté l'action du chargeur pour le motif suivant : « *que l'action en réparation du préjudice résultant des avaries causées à la marchandise par la mauvaise exécution du contrat de transport ne peut être exercée, en cas d'émission d'un connaissance à ordre, que par le dernier endossataire ou le cessionnaire de sa créance* »⁴⁷⁹.

⁴⁷⁸ T. de commerce Marseille, 6 mai 2011, n° RG 2009F02857, Axa c / CMA CGM, BTL 2011, p.574.

⁴⁷⁹ Arrêt cour de cass. Com. 25 juin 1985, n° 83-14.873 : « ATTENDU QUE, POUR ACCUEILLIR CETTE DEMANDE, L'ARRET ENONCE QUE, S'IL EST DE JURISPRUDENCE CONSTANTE QUE LE DROIT D'ACTION APPARTIENT AU DERNIER ENDOSSATAIRE DU CONNAISSEMENT A ORDRE, IL N'EN DEMEURE PAS MOINS QUE L'EXPEDITEUR, PARTIE AU CONTRAT DE TRANSPORT AUQUEL IL A PARTICIPE EN TANT QUE MANDANT DU CHARGEUR, PEUT RECLAMER LA REPARATION DU PREJUDICE QU'IL A SOUFFERT PERSONNELLEMENT ET QUE, EN L'ESPECE, IL EST ETABLI QUE LA SOCIETE KAHES EQUIPEMENT A SEULE SUPPORTE LES FRAIS DE RETOUR DE LA GRUE DE MARSEILLE A L'USINE CHARLIEU, LE COUT DE LA REPARATION FACTUREE PAR LA SOCIETE POTAIN ET LE COUT DE LA REEXPEDITION JUSQU'A DAMMAN ET QUE L'ACTION DE LA SOCIETE REUNION EUROPEENNE, SUBROGEE DANS LES DROITS DE LA SOCIETE KAHES EQUIPEMENT, EST DONC RECEVABLE ; ATTENDU QU'EN SE PRONONCANT AINSI, ALORS QUE L'ACTION EN REPARATION DU PREJUDICE RESULTANT DES AVARIES CAUSEES A LA MARCHANDISE PAR LA MAUVAISE EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT NE PEUT ETRE EXERCEE, EN CAS D'EMISSION D'UN

Cette position de la Cour de Cassation a été cependant très critiquée car l'on estimait que c'est une entorse au principe fondamental du droit de réparation de la victime d'un dommage et qui aboutirait à conférer au transporteur maritime une immunité que rien ne justifiait et qui, d'évidence, était en contradiction avec l'esprit, voir les principes posés par la Convention de Bruxelles et les textes qui en sont issus⁴⁸⁰.

Heureusement, la jurisprudence n'a pas tardé à évoluer et dès 1989 un arrêt de la Cour de cassation rendu en assemblée plénière va adopter une position différente de celle de la jurisprudence précédente en indiquant que: « *si l'action en responsabilité contre le transporteur n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissement à ordre, cette action est ouverte au chargeur lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport* »⁴⁸¹.

Ici, la jurisprudence fait application de la notion du « *préjudice supporté* » pour déterminer la qualité à agir du chargeur. La Cour de Cassation a, selon le professeur Bonnassies « exprimé, pour ce qui est relations chargeur-transporteur, la primauté de la théorie contractuelle sur la théorie formaliste du connaissement »⁴⁸².

Dès lors, ce n'est plus la qualité de détenteur du connaissement

CONNAISSEMENT A ORDRE, QUE PAR LE DERNIER ENDOSSATAIRE OU LE CESSIONNAIRE DE SA CREANCE, LA COUR D'APPEL A VIOLE LE TEXTE SUSVISE »;

⁴⁸⁰ Voir droit maritime : contrat d'affrètement et contrat de transport p. 780, auteurs, P. Bonnassies et Ch. Scapel.

⁴⁸¹ Cass. Assemblée plén. 22 déc. 1989, n°88- 10.979, BT 1990, p. 27, DMF 1990, p. 29

⁴⁸² P. Bonnassies, note sous l'arrêt, DMF 1990.34.

qui est privilégiée, mais celle de la prise en charge du préjudice.

C'est dans ce sens que la jurisprudence française va évoluer, notamment par l'arrêt du 19 décembre 2000 par lequel la Cour de cassation a considéré qu'il suffit de rechercher si le chargeur avait supporté le préjudice allégué⁴⁸³ pour établir sa qualité à agir.

Cette évolution jurisprudentielle finira ainsi par instaurer une règle selon laquelle toute personne intéressée dans l'action peut agir contre le transporteur en tant que chargeur réel ayant conclu le contrat de transport et supportant les pertes ou préjudices subis par la marchandise du fait de la garantie qu'il assume envers son client⁴⁸⁴.

C'est cette dernière solution qui a été retenue par la Cour Suprême Algérienne tirée de la nature du contrat de transport (CAF ou CIF) dans lesquels le chargeur supporte la perte ou préjudice subis par la marchandise⁴⁸⁵.

91. *Qualité à agir du commissionnaire*, Le chargeur fait appel un commissionnaire lorsque l'opération de transport est complexe

⁴⁸³ Cass. Com.19 déc.2000, n° 98-12.726, Bull. civ. IV, n° 208, p. 180.

⁴⁸⁴ CA Aix-en-Provence 2^{ème}chambre , 7 sept 2004, n° RG 01/01974, EUROMED c/ IMTC

⁴⁸⁵ Arrêt du 07/07/2011 n ° 732627 , société CASH c/ Sud Karkus (revue de la Cour Suprême de 2012, page 191) : « la question de la nature du contrat de transport de type CAF ou CIF soit le préjudice subit par la marchandise est assurée par le chargeur qui acquiert la qualité à agir contre le transporteur maritime »

car elle fait intervenir plusieurs modes (gestion des ruptures de charge), ou qu'elle entraîne le franchissement de frontières (gestion des formalités administratives) et que le chargeur estime qu'il n'a pas les compétences requises, ou que l'organisation et l'exécution de ces opérations seraient trop coûteuses.

Cette intervention peut se faire soit sous le mode dit « *selon les modes de son choix* », formule qui souligne une liberté reconnue au commissionnaire de transport qui s'engage envers son commettant à organiser et faire exécuter le transport⁴⁸⁶.

Ce mode suppose que le commissionnaire soit soumis à une obligation de résultat et ce, quelque soit la manière dont il s'y prend pour satisfaire l'engagement pris envers le chargeur. En contrepartie, le commissionnaire est libre du choix des moyens à utiliser, donc du ou des modes de transport, du choix du transporteur, de l'itinéraire à suivre etc.

Le deuxième mode dit « *sous sa responsabilité et en son nom propre* », Cette formule énonce les deux conséquences de la liberté d'action dont jouit le commissionnaire, puisque c'est lui qui signe le contrat de transport avec le transporteur maritime qu'il aura choisi. Le client du commissionnaire n'ayant pas connu le transporteur, et ce dernier à son tour n'a pas de relations avec l'agent représentant du commissionnaire, il s'en suit que le commissionnaire est responsable de

⁴⁸⁶ Précis – droit des transport- année 2010- éditions DALLOZ- page 322 (intermédiaires et auxiliaires de transport)

toute opération convenue⁴⁸⁷.

Ainsi, en cas de problème, le chargeur initial (le client du commissionnaire) n'a pas à tenter une action contre les transporteurs choisis par le commissionnaire. Ce dernier est garant de l'arrivée de la marchandise à bon port, en bon état, dans les délais prévus et le chargeur ne peut poursuivre que le commissionnaire, à charge pour celui-ci de se retourner contre ses transporteurs défaillants⁴⁸⁸.

Cela signifie-t-il que le commissionnaire peut par la suite se retourner contre le transporteur maritime?

La réponse a été donnée par la jurisprudence au travers des arrêts susmentionnés ainsi que des autres arrêts qui ont suivi aux termes desquels elle admet aujourd'hui aux commissionnaires de transport la

⁴⁸⁷ Précis – droit des transport- année 2010- éditions DALLOZ- page 322 (intermédiaires et auxiliaires de transport)

⁴⁸⁸ En résumé, le commissionnaire est : – un intermédiaire, ce qui le distingue du transporteur : un organisateur, ce qui implique qu'il dispose d'une liberté suffisante dans le choix des modes et des entreprises de transport et le distingue d'un simple mandataire. Dans la pratique, la répartition des rôles entre le chargeur et le commissionnaire est moins schématique. Le chargeur ne s'en remet pas aveuglément au commissionnaire, et il s'informe sur les transporteurs auxquels celui-ci fait appel. Il peut aussi poser des conditions : par exemple le passage par tel ou tel port, le choix de tel ou tel armateur... Mais si l'exécution de l'opération de transport fait naître un problème, le principe de la responsabilité du commissionnaire reprend toute sa force, sauf si ce dernier peut démontrer qu'il n'a fait qu'exécuter les ordres de son chargeur, c'est-à-dire qu'il n'est pas réellement intervenu comme commissionnaire...

possibilité d'agir en action en responsabilité contre le transporteur maritime de marchandise, en dehors des hypothèses où ils tirent leur droit des mentions portées au connaissement⁴⁸⁹, à condition qu'ils justifient d'avoir assumé le préjudice⁴⁹⁰.

Rappelons cependant, que cette possibilité n'est pas ouverte à l'assureur du commissionnaire qui, contrairement au cas de l'assureur du destinataire de la marchandise, ne peut pas se subroger au commissionnaire pour agir contre le transporteur maritime⁴⁹¹.

92. L'assureur subrogé, Bien que l'assureur du destinataire de la marchandise ait un droit de subrogation s'il rapporte la preuve de la prise en charge du sinistre touchant la marchandise, ce droit n'est cependant pas automatique.

En effet, l'article L. 172-29⁴⁹² du Code des assurances français dispose : « *l'assureur n'est légalement subrogé dans les droits de son assuré que s'il démontre avoir indemnisé ce dernier en exécution de son obligation contractuelle* » ; cela suppose que l'assureur, qui est tiers au

⁴⁸⁹ Le destinataire de la marchandise fait souvent appel à des professionnels pour retirer la marchandise au port de sa destination, si bien qu'on rencontre de plus en plus au dot des connaissements, comme par exemple le connaissement CMA CGM, des clauses qui prévoient cette éventualité afin d'une part de sécuriser le paiement du fret et d'autre part pour contractualiser cette possibilité d'action en responsabilité contre le transporteur à certains autres intervenants du contrat de transport.

⁴⁹⁰ Cass. Com. 19 déc. 2000, n° 98-12.726 Bull. civ. IV, n°208.

⁴⁹¹ CA Rouen, 2^{ème} chambre, 17/09/2009, DMF 2010, p.507

⁴⁹² Son équivalent en droit algérien : Art. 144 du code des assurances algérien.

contrat de transport de marchandise par mer, acquiert la qualité à agir contre le transporteur maritime qui s'il rapporte la preuve qu'il a conclu avec le destinataire un contrat d'assurance de la marchandise transportée par mer d'une part, et d'autre part, qu'il a réellement indemnisé le destinataire pour les pertes ou préjudices subis par la marchandise assurée.

Si les deux conditions sont satisfaites, le destinataire perd son droit à agir contre le transporteur maritime de marchandise au profit de l'assureur subrogé.

C'est en application de cette règle que la cour d'appel d'Aix en Provence⁴⁷⁴ a annulé une décision de première instance motivant sa décision comme suit : « *si le chèque de règlement, la dispathe ainsi que l'acte de subrogation démontraient le paiement de l'indemnité d'assurance, le caractère obligé de cette indemnisation n'était pas rapporté car l'assureur n'avait pas produit la police d'assurance mais seulement le certificat d'assurance* ».

La jurisprudence connue de la Cour Suprême algérienne n'est pas aussi exigeante car elle n'exige de l'assureur dans une action en responsabilité contre le transporteur maritime que la présentation de l'acte de subrogation après avoir dédommagé le destinataire des pertes ou dommages causés à la marchandise⁴⁹³, la Cour Suprême précisant

⁴⁹³ Voir 2^{ème} moyen de l'arrêt ch. Com. et maritime de la Cour suprême algérienne n° 661705 du 03/06/2010, sté Slomane Neptune c/ CAAT.

que « *l'acte de subrogation est le titre légal qui détermine la qualité à agir de la compagnie d'assurance* »⁴⁹⁴.

93. Action du Mandataire du destinataire réel, le mandataire réel du destinataire est recevable dans son action en responsabilisé contre le transporteur maritime de la marchandise par l'effet de la représentation inhérente au mandat⁴⁹⁵.

L'article 22 du décret exécutif n° 01/02 du 6 janvier 2002 oblige le transporteur maritime de la marchandise, après sa démarcation sur le port algérien, de remettre la marchandise à l'acconier⁴⁹⁶.

L'on peut ainsi se demander si la société portuaire ou l'acconier est considéré par la législation algérienne comme le représentant légal du destinataire étant donné que le transporteur maritime est obligé de lui remettre la marchandise en arrivant au port de destination ?

Dans un cas d'espèce soumis à la Cour Suprême algérienne, le transporteur maritime a fait valoir que la société du port d'Alger est le représentant légal du destinataire étant donné que la marchandise a été remise à cette société. La Cour Suprême algérienne explique, qu'à partir du moment où la marchandise a été remise à l'acconier, le

⁴⁹⁴ Arrêt ch. Com. et maritime de la cour Suprême n° 138267 du 27/02/1996.

⁴⁹⁵ Cass. Com., 12 juin 1990, n° 89-12.278/P, DMF 1991, p. 33 ; Cass. Com 12 juin 1990, n°89-099, DMF 1991, p. 603.

⁴⁹⁶ Article 22 du décret exécutif du 06 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports : « durant toute la durée de séjour au port, le gardiennage et la conservation de la marchandise jusqu'à sa livraison sont à la charge de l'acconier qui assure, en outre, sa réception et sa reconnaissance »

transporteur n'est plus responsable de la marchandise car en remettant la marchandise à l'acconier, il a par cet acte livré la marchandise au destinataire⁴⁹⁷.

Se pose donc la question de savoir si la société portuaire (ou l'acconier) peut subroger le destinataire en action en responsabilité contre le transporteur maritime?

En réalité l'acconier ne peut prétendre être le représentant du destinataire de la marchandise car il ne supporte aucune responsabilité sur la marchandise vis-à-vis du destinataire.

Dans la pratique, il y a le transitaire qui représente le destinataire de la marchandise, ce dernier peut prendre en charge lui-même la marchandise à quai et en cas de litige ordonner des constats et des expertises (quand les manquements et préjudices subis par la marchandise sont apparents) ainsi que d'autres mesures. Cependant, le transitaire n'a pas la qualité à agir contre le transporteur maritime étant donné qu'il n'a pas de lien contractuel avec lui.

Ainsi, nous pouvons résumer la qualité à agir contre le transporteur maritime des autres intervenants au transporteur maritime de la marchandise comme suit :

⁴⁹⁷ 479 Arrêt de la Cour Suprême algérienne n°661705 du 03 juin 2010, revue de la Cour Suprême de l'année 2012, page 174.

Qualité à agir	Conditions pour avoir la qualité à agir contre le transporteur maritime.
Assureur du destinataire	-doit justifier d'avoir supporté le préjudice dû à la perte ou dommage causé à la marchandise - doit justifier de la prise en charge entière de celui-ci
Le chargeur ou destinataire réel	-soit il est mentionné en cette qualité par l'expertise judiciaire en tant que celui qui a supporté le préjudice ; ou bien : - doit rapporter la preuve qu'il a supporté le préjudice causé à la marchandise -et rapporter la preuve d'une relation commerciale de base par un titre de propriété
Transitaire	-n'a aucune droit à agir
Commissionnaire de transport	-cette possibilité d'agir lui est ouverte, en dehors des hypothèses où ils tirent leur droit des mentions portées au connaissance, à condition qu'il justifie d'avoir assumé le préjudice.

Assureur du commissionnaire	-ne peut pas subroger le commissionnaire pour agir contre le transporteur maritime.
Mandataire du destinataire réel	-est recevable à agir par l'effet de la représentation inhérente au mandat.

94. *En conclusion*, il nous semble que l'évolution jurisprudentielle a considérablement assoupli la notion de la qualité à agir, il n'en demeure pas moins que les juges continuent à exercer un contrôle assez strict sur le droit d'action des tiers non détenteurs du connaissance

SECTION 2) L'intérêt à agir

L'intérêt à agir est une condition de recevabilité de l'action posée par la loi française et algérienne et qui ne doit pas être confondue avec *le bien-fondé de l'action*⁴⁹⁸

Le transport maritime d'une marchandise d'un point A à un point B suppose d'une part, qu'un contrat de vente ait été conclu entre le

⁴⁹⁸ Cass. 2^e civ., 6 mai 2004, n° 02-16.314, Bull. civ. II, n° 205 ; Cass. 1^{re} civ., 2 nov. 2005, n° 02-17.697, Bull. civ.I, n° 394.

vendeur et le destinataire de la marchandise, et d'autre part, que cette marchandise vendue sera acheminée vers son lieu de destination par la conclusion d'un contrat de transport de marchandises.

L'indépendance du contrat de transport maritime par rapport à celui du contrat de vente fait que la personne mentionnée au connaissement est recevable à agir contre le transporteur, sans qu'elle ait besoin si elle est destinataire des marchandises, de prouver qu'elle a payé le prix de la marchandise au vendeur⁴⁹⁹.

Cela découle du processus qui suppose la conclusion d'au moins deux contrats distincts l'un de l'autre⁵⁰⁰ et qui implique fréquemment des conditions de vente aux termes desquelles le destinataire ne supporte pas le préjudice causé par la marchandise⁵⁰¹.

Dès lors, les juges sont souvent amenés à examiner les conditions de vente pour rechercher le préjudice et donc l'intérêt à agir⁵⁰².

⁴⁹⁹ CA Aix-en-Provence, 31 oct. 2013, n° 10/22098, Axa CS et a. c/ Ocean Reefer Containers Associates Lines NV

⁵⁰⁰ ex. Cass. com., 21 sept. 2010, n° 09-67.965, BTL 2010, p. 576

⁵⁰¹ En cas de vente FOB, l'acheteur subit normalement le risque du transport (CA Paris, 5^e ch., 31 mars 2004, n° 2002/19266, MPM Export c/ Lloyds de Londres et a., BTL 2004, p. 338, jugeant que le vendeur justifiait d'un préjudice personnel résultant d'avoirs au profit des acheteurs des marchandises avariées ; ou que, chargeur réel, ce vendeur avait subi un dommage du fait de la destruction de la marchandise : CA Aix-en-Provence, 5 févr. 2009, DMF 2011, hors-série n° 15, p. 81). C'est également le cas en vente CIF mais il a pu être considéré que le vendeur, en indemnisant l'acheteur en raison d'une perte partielle, a subi le préjudice et a donc intérêt à agir(CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 mai 2012, n° 08/13367, Compania Sudamericana de Vapores c/ YSL Parfums et a.)..

⁵⁰² Lamy transport tome 2 – 2015, partie 4, chapitre 11, section 1 : droit d'action, p. 848- intérêt à agir.

On retrouve d'ailleurs cette notion dans le code des transports qui utilise le terme « *intéressés au transport* » au pluriel, afin de désigner ceux qui ont un droit d'action découlant du contrat de transport maritime de marchandise⁵⁰³.

Ainsi, il a été jugé que :

- le loueur d'une remorque avariée lors d'un transport maritime, était admis à agir contre le transporteur⁵⁰⁴.
- Est également recevable le destinataire qui a réglé des surestaries⁵⁰⁵.

Selon la jurisprudence dominante, « compte tenu du caractère attractif du contrat de transport », l'action relative à la prise en charge de surestaries dues au transporteur à la suite de l'immobilisation prolongée de conteneurs mis à disposition – sans conclusion d'un contrat de location distinct –, est rattachable au contrat de transport⁵⁰⁶.

Dans le même ordre d'idée, le droit d'action contre le transporteur maritime peut être transmis par son titulaire à un tiers par cession de droits, à condition que le cédant ait eu qualité pour agir ; par exemple : est recevable à agir l'assureur du vendeur de la marchandise,

⁵⁰³ C. transp., art. L. 5422-2

⁵⁰⁴ CA Versailles, 12e ch., sect. 2, 3 déc. 2009, no 08/02702, AGF c/ Gan Incendie, BTL 2010, p. 78

⁵⁰⁵ CA Paris, 5e ch., 6 oct. 2004, no 01/14914, Freelance Limited et a. c/ Aluminium Pechiney et a.

⁵⁰⁶ CA Paris, pôle 5, ch. 4, 23 sept. 2009, no 07/04886, Tarros c/ Hexion Specialty Chemicals et a., BTL 2010, p. 630. Il est en effet désormais acquis que cette mise à disposition ne relève pas du louage de choses.

bénéficiaires d'une cession de droits de la part du transitaire-chargeur⁵⁰⁷.

Aussi, le droit d'action contre le transporteur maritime peut être transmis par son titulaire à un tiers par subrogation⁵⁰⁸ comme par exemple le chargeur qui peut, par l'effet de la subrogation, succéder aux droits de son acheteur, destinataire de la marchandise⁵⁰⁹.

Il existe néanmoins une jurisprudence isolée rendue par la cour d'Aix-en-Provence qui a exigé du titulaire du droit d'action de rapporter la preuve qu'il a subi un préjudice « personnel » du fait de la mauvaise exécution du contrat de transport pour justifier de son intérêt à agir et de la recevabilité de l'action⁵¹⁰.

En matière d'assurance, la loi applicable au contrat d'assurance est la loi applicable aux obligations contractuelles. C'est ce qu'a été réaffirmé par l'arrêt de la Cour d'Appel de Rouen⁵¹¹ qui, dans le cas d'espèce d'une société chilienne qui a vendu des framboises à un acheteur belge qui les revend à un acheteur français (non identifié par le connaissement). Celui-ci refuse, partiellement, la marchandise, compte tenu d'une rupture dans la chaîne du froid. Le vendeur et son assureur assignent alors le transporteur devant le tribunal du Havre. La question s'est posée quant à la recevabilité de l'action de l'assureur facultés

⁵⁰⁷ CA Paris, 12 janv. 1984, DMF 1984, p. 413

⁵⁰⁸ Cass. com., 17 févr. 1987, n° 84-17.489 ; Cass. com., 15 juill. 1987, n° 85-12.957 ; Cass. com., 15 juill. 1987, n° 86-11.607

⁵⁰⁹ Cass. com., 3 févr. 1998, n° 96-11.460, BTL 1998, p. 125.

⁵¹⁰ CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, no 89/5318, MGFA c/ Cotunav

⁵¹¹ CA ROUEN 11/02/2016, BTL 2016, 123

subrogé dans les droits du *notify*. L'arrêt rapporté répond qu'aucune difficulté ne se pose, du moment que la subrogation est soumise à la loi belge qui prévoit simplement que «*l'assureur qui a payé l'indemnité est subrogé, à due concurrence du montant de celle-ci, dans les droits et actions de l'assuré ou du bénéficiaire contre les tiers responsables du dommage*»⁵¹². En effet, le contrat d'assurance étant soumis au droit belge en application de l'article 15 du règlement Rome I sur la loi applicable aux obligations contractuelles, la solution de la Cour ne pouvait être différente.

En droit algérien, le principe de la subrogation aux droits du destinataire est similaire à celui du droit français, le juge algérien exige en effet que le demandeur, généralement l'assureur, rapporte la preuve de son droit de subrogation.

En application de l'article 118 de l'ordonnance algérienne n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances : «*L'assureur est subrogé dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers responsables, à concurrence de l'indemnité payée à celui-ci. Tout recours intenté doit profiter en priorité à l'assuré jusqu'à indemnisation intégrale, compte tenu des responsabilités encourues* ».

Dans son interprétation de l'article susmentionné, la Cour Suprême algérienne a jugé que la seule remise par le destinataire de l'acte de subrogation à son assureur ne signifie pas qu'il a été indemnisé pour la

⁵¹² DMH h.s. 2016, 111.

totalité des pertes subies par sa marchandise, l'action reste donc ouverte au destinataire sur la partie non indemnisée par l'assureur⁵¹³.

De manière générale, pour la recevabilité de l'action en responsabilité contre le transporteur, les juges algériens exigent seulement l'acte de subrogation. C'est ce qu'à confirmé la Cour suprême algérienne dans un arrêt du 03/06/2010 comme suit : « sur e deuxième moyen : ..*que la qualité à agir de la société d'assurance émane de la présentation de l'acte de subrogation après avoir remboursé le destinataire pour les pertes subies par la marchandise* »⁵¹⁴.

Nous pouvons résumer les principes de l'intérêt à agir contre le transporteur maritime par le tableau suivant :

Intitulé de celui qui a intérêt à agir	Conditions
Destinataire de la marchandise	son intérêt découle du principe selon lequel il y a deux contrats distincts (vente et transport) -le destinataire doit prouver qu'il a supporté le préjudice ; il sera admis à agir

⁵¹³ Voir arrêt de la Cour suprême n°594449 du 08 oct. 2009, sté SNCM c/ sté ouflafood.

⁵¹⁴ Voir arrêt de la ch. Com et marit. de la Cour Supr. N° 661705 du 03/06/2010 soc. Sloman neptune c/ CAAT et l'entreprise portuaire (revue de la cour sup. de 2012, 2^{ème} éd., p 173)

	en fonction de celui-ci sur la totalité du montant ou partiellement
Loueur d'une remorque	Admis à agir contre le transporteur si l'avarie est arrivée pendant le transport maritime.
Assureur du vendeur	A condition que les droits de celui qui à la qualité à agir lui ont été transmis
Assurance du destinataire	Par subrogation selon les règles de la loi applicables au contrat d'assurance
Chargeur	peut subroger aux droits du destinataire s'il supporte le préjudice

Ainsi, que ce soit en droit français ou algérien, un vendeur, un commissionnaire, un loueur de grue ou autre intervenant peuvent être admis à agir contre le transporteur pour les pertes ou dommages subis par la marchandise pourvu qu'ils aient rapporté la preuve qu'ils ont supporté les conséquences de ce même préjudice. Pour ce qui est des compagnies d'assurance, les conditions de recevabilité de l'action en responsabilité dépendent du droit applicable au contrat d'assurance, ce qui nous paraît

parfaitement logique dans la mesure où la loi applicable aux contrats d'assurance est celui applicable aux obligations contractuelles.

SECTION 3) Règles légales pour déterminer le transporteur contre qui agir:

La recevabilité de l'action de l'ayant droit contre le transporteur est instaurée depuis 1924, grâce à un système destiné à obliger le transporteur maritime à supporter dans le principe la responsabilité des pertes ou dommages subis par les marchandises à l'occasion du transport maritime⁵¹⁵.

Cette responsabilité découle du fait que c'est le transporteur maritime de la marchandise qui délivre le connaissement au moment où il la prend en charge. Par cette remise, le transporteur endosse donc la responsabilité due aux manquements ou aux avaries que pourraient supporter la marchandise en cours de son voyage jusqu'à sa livraison à son destinataire.

Le code maritime rappelle que c'est le connaissement qui va faire foi des informations sur : les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer⁵¹⁶, de sorte que les éléments intrinsèques du

⁵¹⁵ Contrat d'affrètement – l'action en responsabilité – conclusions : droit d'action en responsabilité du transporteur, page 789.

⁵¹⁶Article 748 CMA : «après réception des marchandises, le transporteur ou son

connaissancement vont l'emporter sur toute autre preuve intrinsèque⁵¹⁷.

Il s'en suit, qu'à partir du moment où un connaissance est émis au nom d'un transporteur donné, ce dernier endossera la qualité de transporteur maritime et ne pourra pas se prévaloir d'une erreur d'imprimé⁵¹⁸ à l'égard des intéressés à l'action ou « d'un contrat de louage de connaissance »⁵¹⁹.

Le demandeur peut donc assigner indifféremment le transporteur lui-même ou ses représentants ès qualités, à savoir le capitaine, le consignataire du navire et aussi le commis succursaliste⁵²⁰; concernant ce dernier, il n'est pas habilité à représenter le transporteur que dans les instances des opérations locales⁵²¹.

De la même manière, le capitaine du navire est habilité à recevoir

représentant est tenu, sur la demande du chargeur, de lui délivrer un connaissance portant les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer»

⁵¹⁷ R. Rodière – affarètement et transport tome 2, n° 698 Bonasis – droit maritime- p 605 (année 2010)

⁵¹⁸ Le porteur de connaissance dont l'entête mentionnait le nom d'une compagnie a été admis à agir contre celle-ci, bien qu'elle n'avait pas participé au transport, l'agent maritime s'étant trompé dans le choix de l'imprimé- CA Bordeaux, 28 mars 1963, DMF 1963, p. 483

⁵¹⁹ L'émetteur d'un connaissance endosse la qualité de transporteur maritime et ne peut se prévaloir, à l'égard du chargeur, d'un « simple louage de connaissance – CA Montpellier, 2^e ch. 23 janvier 2001, Generali Transport c / France Euro Tramp.

⁵²⁰ Lamy transport, tome 2, année 2014, p.844.Cette déduction peut aussi se faire de la rédaction de l'article 814 du CMA qui dispose que : « Si l'action mentionnée à l'article précédent est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des dispositions du présent chapitre »

⁵²¹ CA Rouen, 2^e ch. 18 janvier 2001, Générale de Manutention portuaire c/ P&G Nedlloyd.

les actes judiciaires et extrajudiciaires adressés à l'armateur⁵²², ce qui fait de lui un représentant de la compagnie de transport à laquelle appartient le navire dont il est responsable⁵²³ dans la limite de ce qui y est inhérent au navire dont il est capitaine.

Cette responsabilité signifie aussi que le capitaine du navire peut être appelé dans une procédure à titre personnel pour voir sa responsabilité reconnue, s'il a commis des actes ou des erreurs, intentionnelles ou pas, qui ont eu pour conséquence des dommages causés au navire, à la marchandise ou encore au personnel du navire⁵²⁴.

Cependant, le capitaine ne peut être valablement assigné que chez l'agent consignataire du navire⁵²⁵. Ce dernier est lui aussi habilité par la loi à recevoir tous les actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir et qui peuvent lui être notifiés⁵²⁶. Le consignataire du navire représente donc aussi le transporteur.

⁵²² Article 10 du décret n° 69-679 du 19 juin 1969. Son équivalent art. 584 CMA.

⁵²³ Lorsque l'assignation est délivrée à un capitaine en qualité de représentant « des propriétaires armateurs, affréteurs, sous-affréteurs et tous autres intéressés au transport maritime », la cour peut interpréter la mention comme désignant le représentant de l'armateur propriétaire du navire, à l'exclusion des affréteurs – Cass. Com. 10 mai 1983, n°80-13.569, Bull. civ. IV, n° 139, DMF 1984, p. 269.

⁵²⁴ T. Com. Marseille, 14 juin 2002, *Le continent c / CMA CGM et a.* BTL 2002, p. 712

⁵²⁵ CA Paris, 5^e ch. 6 nov. 2003, n° RG. 2000/06060, *Axa et a. / Mbd Amjad Hossain*, BTL 2003, p. 811 ; contra CA Poitiers, 3^e ch., 25 Fév.2009, DMF, p. 497 ; CA Paris 24 sept. 1992, n° RG : 90-6214, *La mutuelle agricole de Côte d'Ivoire c / Delmas Afrique*.

⁵²⁶ Art. 18 du décret n° 69-679 du 19 juin 1969. en droit algérien : article 613 du CMA.

95. *Cas de pluralité des transporteurs*, la question de connaître l'identité du transporteur de la marchandise n'est pas compliquée quand il s'agit d'assigner le transporteur inscrit dans un connaissement. Cependant, dans la pratique nous rencontrons des compagnies de transport maritime qui ont créé « un service commun » ayant pour objectif l'exploitation de navires appartenant à des sociétés de transport maritime différentes afin de réaliser un plus grand nombre de traversées. Parmi ces compagnies, nous pouvons citer pour exemple, le service en commun entre le Nord Est de l'Asie, l'Australie et la Nouvelle Zélande, dont le point de départ sera Shanghai, lancé en novembre 2014 par la CMA CGM et qui consiste à transporter des marchandises en partenariat avec des navires appartenant aux compagnies suivantes : China Shipping Container Lines (CSCL), Orient Overseas Container Lines (OOCL) et Pacific International Lines (PIL), sur un service⁵²⁷.

Le même concept a été lancé entre la Maersk Line, le MSC et CMA CGM pour un transport entre la Chine et les Etats-Unis transitant par le Pacifique Baptisés Yang Tse et Bohai Rim⁵²⁸.

Ce service consiste à mettre en commun des moyens de transport - un même navire sera utilisé par plusieurs transporteurs en même temps - afin d'effectuer le maximum de transport de marchandises par mer.

⁵²⁷ <https://www.cma-cgm.fr/detail-news/552/cma-cgm-lance-un-nouveau-service-commun-avec-cscl-oocl-et-pil-qui-relie-le-nord-est-de-l-asie-l-australie-et-la-nouvelle-zelande>

⁵²⁸ <http://meretmarine.com/fr/content/maersk-msc-et-cma-cgm-lancent-un-service-commun-entre-la-chine-et-les-etats-unis>.

Mais, la difficulté ici consiste pour l'intéressé dans l'action en responsabilité, d'identifier le transporteur maritime qui a transporté la marchandise et qui est donc responsable des manquements ou préjudices subis par celle-ci étant donné qu'il aura un titre de transport comportant la mention de plusieurs compagnies de navigation⁵²⁹.

Pour tenter de pallier ce problème, la jurisprudence Française a apporté des réponses suivantes :

- Lorsqu'un connaissement a été établi sur un imprimé à en-tête d'un « service commun » à deux compagnies, l'action pour pertes et manquants est recevable contre les deux compagnies conjointement, bien que le transport ait été en fait effectué par un navire appartenant à une seule. Les deux sociétés sont déclarées solidairement responsables⁵³⁰.
- La société qualifiée de transporteur peut être une société en nom collectif regroupant des armateurs⁵³¹
- Lorsque des connaissements sont émis par plusieurs transporteurs, celui qui sous-traite le déplacement est le transporteur apparent et l'autre est qualifié de transporteur «réel». La responsabilité de chacun peut être recherchée par le chargeur qui possède ainsi deux débiteurs⁵³².

⁵²⁹ Lamy transport tome 2, année 2014, p. 847.

⁵³⁰ CA Bordeaux, 25 févr. 1974, BT 1974, p. 248

⁵³¹ Cass. com., 28 nov. 1989, n° 88-16.082, DMF 1991, p. 290 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 10 déc. 1992, no 90/4896, World Ranger Shipping et a. c/ L'indépendance.

⁵³² CA Aix-en-Provence, 21 janv. 2010, n° 07/18033, Kintex c/ Hidoux, BTL 2010, p.

De manière générale, le connaissement qui indique plusieurs noms de compagnies comporte souvent une mention indiquant lequel des transporteurs, figurant dans la liste, est l'émetteur du connaissement (au moyen d'une croix ou d'une case spéciale).

Si tel n'est pas le cas et si le document de transport n'indique pas, clairement, le nom du transporteur, le destinataire doit par prudence assigner individuellement tous les transporteurs indiqués sur le connaissement. Il est inutile, voire dangereux, d'assigner le consortium en tant que tel : il n'est pas certain qu'il ait une véritable existence juridique et que l'assignation puisse lui être valablement signifiée⁵³³.

Le droit algérien est assez similaire au droit français ; il distingue deux cas de figures tenant de la forme du connaissement émis ;

Ainsi, s'il s'agit d'un connaissement direct, l'article 765 du CMA dispose que: «... *chacun des autres transporteurs répond de l'exécution de ces obligations sur le trajet du transport qu'il a assuré, conjointement et solidairement avec le transporteur qui a établi le connaissement direct* »⁵³⁴.

627.

⁵³³ CA Paris, 5e ch. A, 30 mars 1993, no 16392/92, Groupe Concorde et a. c/ Veb Deutfracht- Seereederei Uberseehafen ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 6 mars 1997, no 94/1593, Klein SPPM c/ CGM). Seules ont la qualité de transporteur les compagnies membres (CA Paris, 5e ch. A, 2 déc. 1985, DMF 1986, p. 551

⁵³⁴ Voir article 765 du code maritime algérien.

Chaque transporteur est donc responsable de la partie du transport qu'il assure lui-même, il appartient donc à l'intéressé d'assigner tous les transporteurs qui sont intervenues dans le transport de la marchandise et demander leur condamnation solidaire.

Dans le cas d'un connaissement combiné (Combined Bill of Lading), il est considéré que le transporteur a la responsabilité unique de l'ensemble des phases du transport: un contrat, un transporteur, une responsabilité. Dès lors, on appliquera les dispositions de l'article 802 du CMA⁵³⁵ aux termes duquel le transporteur maritime dont le nom apparaît au connaissement est responsable du préjudice ou de la perte de marchandise; l'intéressé dans l'action en responsabilité pourra en conséquence assigner le transporteur visé par le connaissement

Ici, la charge de la preuve incombe au transporteur maritime assigné, ce sera à lui d'indiquer ou du moins faire intervenir tel transporteur qu'il considère responsable des pertes ou préjudices subis par la marchandise.

96. Cas du groupe armatorial, D'autres difficultés quant à l'identification du transporteur maritime sont à signaler, comme le transport sous connaissement délivré par une enseigne d'un groupe armatorial⁵³⁶, ou encore d'une société agent de transport ayant un

⁵³⁵ Article 802 CMA : « Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis pas les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire, sauf dans les cas exceptés pas l'article suivant »

⁵³⁶ Cas du connaissement délivré par Maersk Line, l'action intentée par des assureurs subrogés contre ce qui s'est révélé être une enseigne – dénuée de toute

statut différent de celui de la société mère.

Ces cas supposent que la société de transport maritime compte au sein de son groupe armatorial un très grand nombre de sociétés implanté dans le monde entier ; certaines ayant pour activité le transport des marchandises, et d'autres sont des représentants ou agents maritimes. Chacune des sociétés ayant une personnalité morale distinctes de la société mère.

Cette problématique a été posée aux juges algériens qui devaient statuer sur la qualité à agir contre l'agent de transport implanté en Algérie.

Il s'agissait en effet de transports qui s'effectuaient sous couvert d'un connaissance portant le nom d'une des sociétés de transport qui dans la pratique était difficile, voir impossible à assigner, ce qui avait poussé les compagnies d'assurance algériennes à assigner l'agent de transport algérien de ce groupe armatorial, car celui-ci effectue l'ensemble des démarches incombant au transporteur maritime et reçoit pour son compte l'ensemble des actes judiciaires et extrajudiciaires algériens.

Cela a donné lieu à une série de décisions rendues entre 2004 et 2006

personnalité juridique –, puis contre d'autres sociétés du même groupe armatorial, étrangères à l'opération en cause, a été rejetée par la Cour de cassation. (Cass. com., 8 juin 1999, n° 97-11.517, DMF 1999, p. 603, note Tassel Y., D. 2000, jur., p. 729, obs. Ammar D., rejetant le pourvoi contre CA Paris, 5e ch., 13 nov. 1996, no 18663/94, Maersk c/ La Réunion européenne).

par le tribunal de Sidi M'hammed (Alger) par lesquelles le tribunal considérait irrecevable l'action dirigée contre un représentant du transporteur maritime, alors même qu'il appartient à son groupe armatorial⁵³⁷.

Il semblerait ici que les tribunaux d'Alger faisaient une application stricte de l'article 748 du code maritime algérien au terme duquel : *«après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant est tenu, sur la demande du chargeur, de lui délivrer un connaissance portant les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer»*, de sorte qu'ils ne reconnaissaient la qualité en tant que transporteur maritime qu'au transporteur dont le nom est inscrit au connaissance.

Par la suite, les contentieux contre la même société se sont multipliés et il a été mis en évidence que la société d'agent maritime algérienne représentait en réalité les transporteurs maritimes appartenant au même groupe armatorial et c'est la raison pour laquelle, à partir de 2006⁵³⁸, la cour d'appel d'Alger annulait systématiquement les

⁵³⁷ T. de Sidi M'hammed, section commerciale et maritime en date du 08/11/2006, n° 7290/2005 – CAAR c / Maersk Algérie SPA : « la requête contre la Maersk Algérie qui n'a pas la fonction de transporteur maritime et qui est de nationalité algérienne alors que le transporteur est celui qui est indiqué sur le connaissance (art.748 CMA)..la requête est rejetée pour absence de qualité et intérêt».

⁵³⁸ Arrêt CA Alger du 06/11/2006 n° 06/3569 – CAAR c/ Maersk

décisions de première instance rendues dans ce sens.

Nous n'écartons cependant pas l'éventualité que la cour d'appel d'Alger ait fait application de la théorie de l'apparence.

En France, la théorie de l'apparence a été expressément visée et admise, à plusieurs reprises, en raison de l'erreur provoquée (sciemment ou non) par le véritable défendeur et de sa participation à l'instance (ce qui dénotait sa parfaite connaissance de la situation)⁵³⁹ en particulier en présence de connaissances dits de charte-partie qui sont souvent émis sans entête ; Ainsi qu'ont été jugé recevable:

- l'acte visant une enseigne, mais délivré au siège même de la société dont les responsables avaient spontanément, sous la bonne dénomination, effectué un appel en garantie⁵⁴⁰.
- De la même manière, au moins deux procédures contre une importante compagnie de navigation ont été jugées recevables⁵⁴¹.
On notera que dans une de ces affaires, l'arrêt évoque « *un flou et un rideau de fumée* », les magistrats ayant des difficultés à démêler l'écheveau.

⁵³⁹ Lamy transport, tome 2, année 2014, p.845.

⁵⁴⁰ Ici, la cour d'appel de Paris relevait notamment une confusion artificiellement utilisée pour tromper les adversaires (CA Paris, 5e ch., 1er juill. 1994, no 92-15686, Sartec et a. c/ Uni- Europe et a.)

⁵⁴¹ CA Aix-en-Provence, 2e ch., 26 sept. 2006, no 05/16255, Albingia c/ AP Moller Maersk, BTL 2006, p. 648 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 25 avr. 2005, no 2005/302, AP Moller c/ La Réunion européenne et a., BTL 2005, p. 356, DMF 2006, p. 207.

- Une procédure visant une marque commerciale a encore été validée en raison de la confusion entretenue⁵⁴².

97. Cas du Connaissance qui ne comportant pas de nom du transporteur, En droit algérien, si le transporteur n'a pas été nommé dans le connaissance, l'armateur du navire à bord duquel les marchandises ont été embarquées est présumé être le transporteur⁵⁴³.

Cependant, il est permis de déterminer l'identité du transporteur maritime par la production d'autres documents dont la liste n'est pas restrictive, en plus du connaissance qui s'est avéré insuffisant⁵⁴⁴.

De manière générale, l'armateur sera considéré comme étant le transporteur responsable si le transporteur maritime n'a pas pu être identifié pour incertitude ou inexactitude sur son nom dans le connaissance⁵⁴⁵.

La Cour Suprême algérienne a rendu plusieurs arrêts allant dans ce sens considérant ainsi l'armateur comme étant le transport maritime responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise car le

⁵⁴² CA Rouen, 19 oct. 2004, n° 03/00882, Kawasaki Kisen Kaisha et a. c/ Bayer Cropscience

⁵⁴³ Alinéa 1^{er} de l'article 754 du code maritime algérien: « si le transporteur n'a pas été nommé dans le connaissance, l'armateur du navire à bord duquel les marchandises ont été embarquées, est présumé être le transporteur ».

⁵⁴⁴ Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 25/10/1993, n°111669 : « dans le cas d'espèce la qualité du transporteur est certaine dans la mesure où il a été versé la fiche de renseignement certifiée par le capitaine du navire ».

⁵⁴⁵ Article 754 alinéa 2 : « il en est de même lorsque le transporteur a été nommé dans le connaissance de façon imprécise ou inexacte »

connaissance ne permet pas d'identifier avec certitude le nom du transporteur⁵⁴⁶.

Ce mécanisme est aussi appliqué en France ainsi que nous le démontre les d'espèces suivants:

- Lorsqu'il existe des moyens de procéder « facilement » à l'identification du transporteur, ou lorsqu'une société autre que l'armateur est clairement indiquée comme étant le transporteur, l'action contre le propriétaire du navire ne doit pas pouvoir prospérer⁵⁴⁷.
- Ayant constaté que le connaissance ne mentionnait ni le nom de l'armateur, ni celui de l'affréteur, et que la charte-partie à laquelle il se référait n'était ni reproduite, ni annexée, la cour d'appel a pu accueillir l'action formée contre le propriétaire du navire, quelles que soient les indications relatives à l'identité de l'affréteur ayant pu résulter d'éléments extérieurs et révélés postérieurement à sa délivrance⁵⁴⁸.

⁵⁴⁶ Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 09/07/1989, n° 39957 ; Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 05/03/2002, n° 271334

⁵⁴⁷ CA Paris, 5e ch., 29 oct. 1998, PFA Assurances et a. c/ Compania de Navigazione Maritima Navrom, relevant que l'affrètement coque nue avait été publié et que les constats d'avarie désignaient l'armateur exploitant, confirmé par Cass. com., 8 janv. 2002, n° 99-11.109, BTL 2002, p. 51 ; Ch. arb. Paris, 15 mai 2000, no 1032, DMF 2001, p. 43, s'agissant également d'un affrètement coque nue, l'identité du transporteur réel étant du reste connue.

⁵⁴⁸ Cass. com., 21 juill. 1987, n°86-10.195, navire *Vomar*, DMF 1987, p. 573 ; et en suite de cet arrêt, Cass. com., 22 janv. 2002, n° 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ; CA Paris, 5e ch., 16 juin 2004, no 02/01855, Groupama Transports et a. c/ Speed Welle Shipping et a. ; CA Paris, 5e ch., 18 déc. 2002, no 2001/05206, Navigation et transports et a. c/ Heron Shipping et a., BTL 2003, p. 322, estimant que l'armateur-

- si la charte-partie est inopposable au porteur du connaissement, celui-ci peut s'en prévaloir en tant que fait juridique⁵⁴⁹

Cependant, si la loi désigne expressément l'armateur comme étant le responsable du transport en cas d'incertitude de l'identité du transporteur maritime, il est toujours possible d'agir contre le transporteur contractuel comme par exemple l'affréteur.

98. *Autres cas de figure* : il existe des cas où la détermination de l'identité de transporteur dans un transport sous connaissement présente des difficultés car le transporteur maritime qui y est indiqué n'est pas celui qui effectuera réellement le transport.

Fort heureusement, ils ne sont pas très nombreux, mais ce point mérite néanmoins d'être développé car il intéresse tant le destinataire dans son action en responsabilité, tant le transporteur émetteur du connaissement électronique, ce dernier étant facile à modifier et à falsifier avec les nouvelles avancées technologiques et informatiques.

Il s'agit donc des cas où le transporteur maritime est victime (ou

propriétaire et l'armateur-gérant avaient conjointement la qualité de transporteur maritime ; CA Rouen, 20 janv. 2000, *Arrow Trans Shipping c/ Navigation et Transports*, DMF 2000, p. 829 ; pour un panorama, voir S. Lootgieter, *L'affréteur à temps qui n'a pas émis de connaissement à son en-tête peut-il être identifié comme transporteur ?*, DMF 2012, p. 103, critique de l'arrêt *Vomarc* la réponse est trouvée au cas par cas à la consultation de registres, notamment le *Lloyds' Register*, qui ne sont pas à l'abri de défaillances.

⁵⁴⁹ CA Aix-en-Provence, 2e ch., 8 sept. 1994, arrêt « *J. Jessica.* », DMF 1995, p. 52 ; CA Paris, 5e ch., 26 juin 1996, *Colonia c/ Hoegh Freighter*.

pas) de substitution ou d'usurpation de son identité.

N'ayant pas trouvé dans la jurisprudence algérienne des cas traitants de ces cas de figures, nous nous baserons donc sur l'expérience française pour tenter d'illustrer nos propos.

Selon la loi, seul celui qui a émis le connaissement et dont le nom y est inscrit peut être assigné en responsabilité pour les manquements ou préjudices subis par la marchandise ; nous verrons cependant, que dans la pratique il existe des cas où le transporteur indiqué sur le connaissement n'est pas forcément celui qui l'a émis ni celui qui a effectué le transport de la marchandise.

Ici la charge de la preuve revient à celui qui est en demande, mais ces preuves sont bien accueillies par les juges ainsi que le montrent les cas d'espèces suivants :

- l'argument selon lequel seule l'émission par un transporteur d'un connaissement à son en-tête crée un lien contractuel entre celui-ci et le chargeur ne peut valablement être opposé, quand la compagnie dont la responsabilité est recherchée a bien effectué le déplacement et a signé, par l'intermédiaire de son agent, le connaissement émis à l'en-tête d'un autre transporteur⁵⁵⁰ ;
- a été jugé recevable l'action dirigée contre un armement qui n'est

⁵⁵⁰ CA Paris, 5e ch., 28 mars 1991, BTL 1991, p. 780, en l'espèce le déplacement était soumis à la loi française, dont les règles s'appliquent sans qu'un connaissement ait été nécessairement émis ; sous l'empire de la Convention de Bruxelles, l'action eût été jugée irrecevable.

pas l'émetteur du connaissement mais qui a conclu en qualité de transporteur le contrat⁵⁵¹.

- Le consignataire du navire qui a traité avec un commissionnaire de transport en laissant croire faussement qu'il était transporteur doit être condamné en qualité de transporteur apparent⁵⁵².

99. Solutions apportées par la nouvelle Convention ; Afin de faire face aux nombreuses problématiques susvisées, l'article 37 de la nouvelle convention apporte des solutions opportunes pour identifier le transporteur maritime selon que le nom de celui-ci est indiqué ou pas dans document de transport. Dans ce dernier cas, le propriétaire du navire a la possibilité d'échapper à la responsabilité s'il désigne au juge l'identité du vrai transporteur.

SECTION 4) les règles de prescription de l'action et ses limites

Le contrat de transport maritime commence dès la prise en charge de la marchandise par le transporteur et se termine avec sa livraison au destinataire ou à son représentant légal réclamant la livraison au titre d'un exemplaire, même unique d'un connaissement, ou si aucun connaissement n'a été émis, au titre d'un autre document de transport valablement établi selon le mode de transport convenu⁵⁵³.

⁵⁵¹ CA Paris, 26 janv. 1982, DMF 1982, p. 608, note R. A., s'étonnant qu'une telle confusion puisse se développer dans un milieu portuaire.

⁵⁵² CA Paris, 26 janv. 1982, DMF 1982, p. 608, note R. A., s'étonnant qu'une telle confusion puisse se développer dans un milieu portuaire.

⁵⁵³ Art. 739 CMA

100. *La prescription légale* ; Sauf si le connaissement contient des stipulations spécifiques, la livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation ou pas de sorte que l'acte de livraison devient le point de départ, pour le destinataire, de faire ses doléances ou d'engager une procédure contre le transporteur maritime de la marchandise⁵⁵⁴.

Ici, il est important de distinguer la date de la livraison qui implique un acte distinct de la lettre des réserves que le destinataire pourrait adresser avant ladite livraison de sorte que, si la lettre de réserves intervient avant la livraison, le délai de prescription anale ne peut commencer qu'à la date de l'envoi de la lettre de réserves.

On peut illustrer nos propos par un arrêt de 2014 de la Cour Suprême algérienne qui a annulée la décision de la cour d'appel dans les termes suivants : « *que les juges du fond ont estimé que la livraison s'est effectuée le 02/11/2010 et que les réserves ont été effectuées le 03/11/2010, que la saisine le tribunal a été faite hors du délai d'un an prévu par l'article 743 CMA, sauf que la marchandise n'a pas été remise au destinataire qu'au moment de la notification des réserves et que selon l'article 743 précité, cela se fait à la date de la livraison de la marchandise..* »⁵⁵⁵

⁵⁵⁴ Art. 739 alinéa 2 CMA.

⁵⁵⁵ Voir arrêt de la ch. Com. et marit.de la Cour Supr. du 04 /12/2014 n° 0733837

En pratique, arrivé au port de destination convenue, le transporteur maritime de marchandise procède aux opérations de désarrimage et de déchargement des marchandises, dans le respect des lois et usages du port de déchargement⁵⁵⁶. Dans le même temps, il devra informer le destinataire de l'arrivée de sa marchandise par écrit.

Cet avis est en effet important car dans un premier temps, dès sa réception, le destinataire de la marchandise ou son représentant seront tenus de procéder aux démarches nécessaires pour le retrait de la marchandise ; par la suite, cet avis va permettre au transporteur, dans le cas où le destinataire ne se présente pas ou refuse de prendre livraison de la marchandise ou s'il n'est pas connu, de mettre les marchandises en dépôt, en lieu sûr aux risques et frais du destinataire, en avisant de ces faits immédiatement le chargeur et le destinataire, si ce dernier est connu⁵⁵⁷.

Si le destinataire ne retire par sa marchandise dans les délais impartis sans en justifier de la raison, le transporteur aura le droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui.

Si dans un délai de deux mois de l'arrivée du navire au port de destination les marchandises mises en dépôt n'ont pas été réclamée et/ou les sommes dues au transporteur par le destinataire n'ont pas été payées, le transporteur est en droit de vendre les marchandises avec le

⁵⁵⁶ Article 780 CMA

⁵⁵⁷ Art. 793 CMA

consentement de l'autorité judiciaire compétente, sauf si une caution suffisante a été fournie par l'ayant droit aux marchandises⁵⁵⁸.

Ainsi, le transporteur maritime est certes responsable de la marchandise depuis sa prise en charge à bord du navire et jusqu'à sa livraison à son destinataire, mais, si par la faute ou négligence du destinataire la marchandise n'a pas pu être livrée, ce sera ce dernier qui supportera la charge de ce retard dans la livraison⁵⁵⁹.

En pratique, la livraison se fait généralement entre le consignataire du navire - la compagnie portuaire - et le destinataire, ce dernier est souvent représenté par une société de transit appelée aussi consignataire de cargaison. L'intervention du consignataire de cargaison est en conséquence très importante, car elle libère le transporteur de sa responsabilité à l'instant où il lui livre la marchandise.

Il faut cependant rappeler que le point de départ du calcul du délai de prescription n'est pas le même lorsque s'interpose au transporteur une entreprise monopolistique; ici la question est de savoir si le délai court à compter de la livraison entre les mains de la société monopolistique ou bien à partir de la date de la livraison effective au destinataire?

⁵⁵⁸ Article 795 CMA

⁵⁵⁹ Précisons que le contentieux ici est soumis à la prescription prévue pour les actions découlant du contrat de transport maritime.

Selon la jurisprudence constante, le transporteur est libéré de sa responsabilité dès l'instant qu'il est établi que la marchandise est prise en charge par l'entreprise monopolistique ou plus précisément⁵⁶⁰. Ce qui nous amène à conclure que la prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur maritime court de la remise entre les mains de la société monopolistique, à condition toutefois que le transporteur puisse prouver la date de cette remise⁵⁶¹.

Il est dès lors important de vérifier le contrat liant ces parties et fixant les modalités de livraison de la marchandise, si cette dernière a été remise entre les mains de la compagnie portuaire et que les parties ont convenu que cela équivalait à la livraison, les juges écarteront la responsabilité du transporteur maritime en cas de dommages ou pertes causés à la marchandise pendant la période ou celle-ci se trouvait entre les mains et sous la garde de la compagnie portuaire.

C'est ce que nous illustre l'arrêt de la Cour Suprême algérienne de 1990, dans lequel elle a écarté la responsabilité du transporteur maritime car elle a estimé que la remise de la marchandise par le transporteur à la société portuaire qui était seule habilitée au chargement, déchargement de la marchandise et aussi de la surveillance et du stockage de la marchandise dans les ports algériens,

⁵⁶⁰ Cass. com. 13 juin 1989, n° 87-11.825; CA AIX 15 févr. 2007, DMF 2007, 346

⁵⁶¹ CA Rouen déc 2004, DMF 2015, 423, obs. A-L.Michel

constituait l'acte juridique matérialisant la livraison⁵⁶².

Dans le même ordre d'idée, nous pouvons citer un autre arrêt de Cour suprême algérienne qui a censuré l'arrêt de la Cour d'Appel, cette dernière avait assimilé la remise de la marchandise à l'entreprise portuaire à la livraison effective au destinataire alors même qu'il n'y avait aucune contre spécifiant cela, dans les termes suivants : « *que les juges de la cour d'Appel ont confondu entre la remise et le déchargement, que l'arrêt mentionne que le chargement est effectué par l'entreprise portuaire oubliant que cela ne signifie pas que le transporteur maritime doit être déchargé partiellement ou totalement de sa responsabilité jusqu'à la livraison de la marchandise au destinataire* »⁵⁶³.

La livraison qui fait courir le délai de prescription peut ainsi être la date de délivrance de la marchandise⁵⁶⁴, ou la date de la remise sous-palan⁵⁶⁵, où encore s'agissant de marchandises empotées de la date de l'ouverture du conteneur⁵⁶⁶.

Dans ce dernier cas de figure, lorsque le transporteur maritime

⁵⁶² Arrêt ch. Com et mariti. De la Cour Supr. Alg. 30/12/1990 n° 72391 société libyenne « kaltram » c/ « belbao »

⁵⁶³ Arrêt de la Cour suprême algérienne n° 153230 du 22/07/1997, SAA c/ BCA.

⁵⁶⁴ CA Paris, 5^e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.

⁵⁶⁵ Cass. com., 18 janv. 1994, no 92-12.008 et, sur renvoi, CA Rouen, 14 déc. 1999, DMF 2000, p. 798, prenant en compte la date de la remise sous-palan et non celle du lendemain.

⁵⁶⁶ CA Rouen, 2^e ch. civ., 16 nov. 1995, DMF 1996, p. 915

procède au dépotage et conserve la marchandise dans ses magasins, la prescription ne commence à courir qu'à dater de sa remise au destinataire ou à un de ses représentants⁵⁶⁷.

A contrario, si les marchandises, déchargées dans un port autre que celui de destination, y sont laissées en souffrance, de telle sorte qu'elles ne sont ni remises ou offertes, ni perdues, le délai de prescription ne commence pas à courir⁵⁶⁸.

Toutefois, si par la volonté du destinataire le dépotage ou l'examen du conteneur sont différés, le point de départ de la prescription ne devrait pas s'en trouver retardé pour autant. Il doit alors être fixé au moment où le réceptionnaire ou son représentant a été en mesure de vérifier l'état des marchandises.

Ainsi, à titre d'exemple, une livraison valablement opérée en vertu d'une clause CY⁵⁶⁹ fait débiter le délai annuel, l'entreposage temporaire du conteneur chez une société requise par un mandataire du destinataire concernant alors les relations entre ces derniers⁵⁷⁰.

⁵⁶⁷ T. com. Paris, 2^e ch. B, 25 juin 1996, La Réunion européenne c/ Delmas

⁵⁶⁸ CA Aix-en-Provence, 11 juin 1980, BT 1981, p. 14

⁵⁶⁹ La clause "CY/CY", signifiant "terre-plein portuaire où sont entreposés les conteneurs à proximité du quai maritime avant chargement ou après chargement du navire", elle n'implique nullement que le conteneur ait été empoté par le transporteur maritime, elle intéresse uniquement la localisation du chargement et le déchargement de la marchandise à transporter

⁵⁷⁰ CA de Rouen, 2^e Ch., 4 mai 2006, n°04/01825, AP Moller-Maersk c/ Gyma surgelés et a. ; BLT 2006, p. 348 ;

En résumé, la prescription à l'encontre du transporteur maritime ne court pas :

- du jour de l'accomplissement du connaissement si cette opération a lieu antérieurement à la livraison effective⁵⁷¹ ;
- du jour de l'arrivée du navire ou du débarquement des marchandises⁵⁷², mais de celui où la cargaison a été remise au consignataire⁵⁷³.

101. Prescription conventionnelle ; le délai de prescription peut toutefois être prolongé jusqu'à deux ans par accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action⁵⁷⁴.

Le législateur algérien permet en effet la contractualisation des délais de prescriptions mais dans la limite de deux ans. Cette limite étant fixée dans un esprit de sécurité juridique et économique.

Le législateur français étant inspiré par l'article 3§6 de la Convention de Bruxelles modifiée⁵⁷⁵, permet aussi la

⁵⁷¹ T. com. Rouen, 19 juin 1951, DMF 1952, p. 270

⁵⁷² CA Paris, 3 nov. 1982, DMF 1983, p. 418

⁵⁷³ CA Paris, 5^e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.

⁵⁷⁴ Article 743 alinéa 2 du CMA : « ..ce délai peut toutefois être prolongé jusqu'à deux ans par accord conclu entre les parties, postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action »

⁵⁷⁵ Protocole de 1968 : art. 3§6 : « ..Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action... »

contractualisation des délais de prescription mais sans les limiter dans le temps⁵⁷⁶ comme l'a fait le législateur algérien⁵⁷⁷.

Ainsi la loi Algérienne et la loi Française interdisent aux parties d'abroger le délai anal, mais elles les autorisent à le prolonger par un accord conclu postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action en responsabilité⁵⁷⁸.

La possibilité de proroger le délai de prescription est cependant soumise à des conditions de validité suivantes :

- exprimer une volonté, expresse ou tacite, non équivoque⁵⁷⁹ ;
- avoir été accordé par le transporteur ou par un de ses mandataires⁵⁸⁰ ;
- être convenu pendant que le délai de prescription est encore en

⁵⁷⁶ Article L5422-18 Code transports

⁵⁷⁷ Art. 743 CMA : « toute action contre le transporteur, à raison de pertes ou préjudices subis aux marchandises transportées en vertu d'un connaissance, est prescrite par un an. Ce délai peut toutefois être prolongé jusqu'à deux ans par accord conclu entre les parties, postérieurement à l'évènement qui a donné lieu à l'action ».

Voir aussi l'arrêt de la ch. Com. et marit de la Cour Supr. algé. N° 59288 du 09/07/1989.

⁵⁷⁸ Arrêt Cour Suprême, ch. Com. et maritime du 09/07/1989, n°59288 reprend les dispositions de l'article 743 du code maritime pour senser un arrêt de la Cour d'Appel qui avait validé une procédure de responsabilité introduite 29 mois après la livraison.

⁵⁷⁹ Cass. com., 30 oct. 2000, n° 98-10.646, DMF 2001, p. 915 ; Cass. com., 27 avr. 1993, n° 91-16.249, BTL 1993, p. 473 ; CA Lyon, 3^e ch., 1^{er} mars 2001, ACM c/ Marguet ; T. com. Bobigny, 23 sept. 1999, BTL 1999, p. 802

⁵⁸⁰ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 juin 1996, Rev. Scapel 1996, p. 163 ; T. com. Nantes, 19 avr. 1993, DMF 1994, p. 45 ; CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances et CA Reims, aud. sol., 9 mai 2000, Atlantic Rhederei c/ Astra Calve, déclarant valable le report accordé par le représentant du P & I club.

cours⁵⁸¹ et qu'en tout état de cause, avoir été accordée dans le délai de la prescription⁵⁸².

Si l'accord est assorti de conditions, ces dernières doivent être scrupuleusement respectées sous peine de voir l'action déclarée prescrite⁵⁸³. Cela a été le cas notamment pour :

- un destinataire, bénéficiaire d'un report lié au respect de la clause de compétence du connaissance, qui avait assigné le transporteur devant une autre juridiction⁵⁸⁴;
- des assureurs qui se prévalaient d'un report accordé « pourvu que [leur] réclamation ne soit pas déjà prescrite », alors qu'à la date du télex l'action était déjà hors délai⁵⁸⁵ ;
- une compagnie qui, alors qu'elle bénéficiait du principe du report, n'avait pas adressé, par télécopie, au représentant du navire, comme convenu, l'acte de subrogation⁵⁸⁶

⁵⁸¹ CA Rouen, 2^e ch., 6 déc. 2001, CNMP c/ Canada Maritime Limited.

⁵⁸² Dans l'affaire en question, un manutentionnaire se fondant sur la date d'expiration de la prescription annale avait accordé un report à partir du 29 janvier 1999. Mais, parallèlement, l'action récursoire à laquelle il était exposé se prescrivait le 2 janvier 1999 (le délai courant de la date d'un règlement amiable effectué début octobre 1998). Infirmant la décision d'appel, la Haute Juridiction estime le report tout à fait valable pour la période du 29 janvier au 29 avril 1999 (Cass. com., 30 mars 2005, no 03-21.156, Bull. civ. IV, no 75, BTL 2005, p. 271, DMF 2005, p. 699).

⁵⁸³ Lamy transport tome 2- année 2015, partie 4 : transport maritime, chapitre 11 : contentieux maritime, section 3 : prescription – 884 Prorogation conventionnelle (report de prescription).

⁵⁸⁴ Cass. com., 18 oct. 1994, n° 92-16.926, BTL 1995, p. 538.

⁵⁸⁵ CA Rouen, 2^e ch., 18 juin 1992, DMF 1993, p. 357.

⁵⁸⁶ CA Paris, 5^e ch., 2 févr. 2005, n° 03/15853, Groupama Transport et a. c/ Unison Shipping et a., DMF 2005, p. 440. Cette condition ne présentant pas de caractère abusif, le report est « réputé non avenu, peu important que les droits invoqués par

Une fois que le destinataire a conclu un accord de prolongation du délai de prescription, peut-on imaginer que cet accord profite au subrogé de l'une des parties ?

Pour répondre à cette question nous nous réfèrerons au cas du destinataire qui a conclu un accord visant à proroger le délai de prescription avec le transporteur et entre temps ce même destinataire se fait indemnisé par son assureur ; l'assureur souhaitant se retourner contre le transporteur maritime en action en responsabilité cherchera à se prévaloir de l'accord susvisé pour justifier de la recevabilité de l'action engagée.

En principe, seul celui qui a demandé et obtenu la prorogation peut s'en prévaloir⁵⁸⁷, cependant, les assureurs peuvent toutefois invoquer un report accordé à leur représentant dont la qualité était connue dès le début du litige⁵⁸⁸ à l'exception du cas de report accordé au transporteur en raison du fret impayé car il n'entraîne pas un avantage réciproque au profit du destinataire pour les avaries à la

les assureurs aient été effectifs à cette date ».

⁵⁸⁷ CA Versailles, 12^e ch., 15 juin 2004, n° 03/03864, Decathlon c/ Transports Graveleau, BTL 2004, p. 488, rappelant le principe et estimant que le report accordé au commissionnaire ne bénéficiait pas au destinataire ; CA Versailles, 12^e ch., 13 mars 1997, Rhin et Moselle c/ Delmas ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 30 juin 2010, BTL 2010, p. 546, DMF 2012, hors série n° 16, p. 84, selon cet arrêt les reports de prescription accordés par le commissionnaire ou le destinataire réel n'engagent pas le transporteur, vis-à-vis duquel la prescription est acquise.

⁵⁸⁸ CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances.

marchandise⁵⁸⁹.

102. *L'action récursoire* ; La présomption de responsabilité du transporteur maritime est une règle de principe qui ne signifie pas forcément que le transporteur est réellement responsable des pertes ou dommages causés à la marchandise transportée.

Il arrive, en effet souvent, que les dommages et pertes affectant la marchandise sont dues à un événement extérieur à la volonté du transporteur maritime tel que les intempéries, ou du fait de la marchandise elle-même au moment où elle a été conçue et vendue par son fabricant, comme c'est le cas du vice caché, ou des erreurs que commet le chargeur au moment de l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises. Il incombera dès lors au transporteur maritime d'en apporter la preuve. A défaut, le transporteur maritime sera tenu pour responsable des pertes ou préjudices subis par la marchandise.

Néanmoins, le transporteur maritime peut se retourner contre celui qu'il estime responsable des pertes ou préjudices subis par la marchandise et pour lesquels il a été condamné, par le biais de l'action récursoire.

Le problème de la loi applicable à la règle de prescription de l'action du transporteur maritime contre le chargeur se pose sous

⁵⁸⁹ CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 7 févr. 1990, Rev. Scapel 1991, p. 79

l'empire de la Convention de 1924 qui est muette sur ce point. Cependant, les juridictions algériennes et françaises font application de la *lex fori* qui fixe le délai d'un an⁵⁹⁰

L'article 744 du code maritime algérien rappelle ce principe tout le limitant dans le temps. Ainsi, même si l'action récursoire peut être exercée après l'expiration du délai prévue pour l'action en responsabilité du transporteur, elle reste néanmoins limitée dans le temps. Cette action devra néanmoins être exercée dans un délai n'excédant pas trois mois à compter du règlement de la réclamation ou de la réception de la signification de l'action⁵⁹¹.

Le droit français applique la même règle que le droit algérien, dès lors, l'article L 5422-18 du code des transports prévoit un délai de trois mois pour déclencher l'action récursoire⁵⁹².

Rappelons néanmoins que même si le délai de trois mois de l'action récursoire est indépendant de celui du délai d'un an fixé pour l'exercice de l'action principale⁵⁹³, le début du délai de l'action récursoire ne peut se déclencher que si l'action principale a été

⁵⁹⁰ DMF h.s 2016, P. 73.

⁵⁹¹ Article 744 CMA : « les actions récursoires peuvent être exercées même après l'expiration du délai prévu à l'article précédent, celui-ci n'excédant pas toutefois trois mois à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation ».

⁵⁹² Cass. com., 12 janv.1988, no 86-14.607 ; CA Paris, 5^e ch. B, 6 févr. 1981, DMF 1981, p. 598 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 13 févr. 1997, n° 93/18149, CMA c/ Intramar) « alors même que le garanti se trouverait encore dans le délai d'un an ».

⁵⁹³ Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, Bull. civ. IV, n° 225

introduite dans le délai légal ou éventuellement prorogé conventionnellement⁵⁹⁴. Lorsque cette condition est remplie, il suffit que l'appel en garantie soit régularisé dans les trois mois, à compter de la signification principale⁵⁹⁵.

Ce principe a été rappelé par la Cour suprême algérienne dans arrêt de 1997 dans les termes suivants: « *l'action en responsabilité du transporteur maritime pour le préjudice causé à la marchandise transportée sous connaissement se prescrit par un an ; il est constant par ailleurs, que l'action récursoire peut être engagée en application de l'article 744 du code maritime, dans le délai de trois mois à compter de la date de règlement des sommes condamnées, même après la prescription du délai anal , qu'à partir du moment où l'action principale a été introduite dans le délai d'un an prévu à l'article 743 du code maritime, l'action récursoire est recevable »⁵⁹⁶.*

De la même manière, la jurisprudence française rappelle que l'action récursoire intentée dans les trois mois qui suivent l'exercice de l'action contre le garanti est recevable, même si à ce moment le délai d'un an après la livraison est expiré⁵⁹⁷.

⁵⁹⁴ Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607, BT 1988, p. 488 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch. com., 30 sept. 2003, n° 00/02773, Siat et a. c/ Fast Line, BTL 2003, p. 720 ; CA Rouen, 12 mars 1987, Régie du Chemin de fer Abidjan Niger c/ Cies ass. ; CA Rouen, 29 mai 1986, BT 1987, p. 312

⁵⁹⁵ CA Rouen, 2^e ch. civ., 12 juin 1997, n° 9405556, Roussel c/ Uni Europe, DMF 1998, p. 151.

⁵⁹⁶ Voir arrêt de la ch. Commerciale et maritime de la Cour Suprême Algérienne n° 151318 du 06/05/1997 (code maritime, édition Berti 2010-2011, page 248)

⁵⁹⁷ Cass. com., 2 oct. 1990, no 88-18.089, BTL 1991, p. 242.

Comme pour tout délai, le délai de l'action récursoire peut être interrompu ou suspendu selon les règles de droit commun⁵⁹⁸.

Dans le même ordre d'idées, le moyen tiré de la prescription doit être soulevé par écrit et avant tout débat au fond. Si la partie intéressée n'a pas soulevé ce moyen *in limine litis*, cela n'est pas considéré par la jurisprudence française comme une renonciation tacite à soulever ce moyen qui peut l'être en tout état de cause⁵⁹⁹.

103. Règle de prescription pour le transport conteneurisé ; la question s'est posée de savoir si la mise à disposition des conteneurs est accessoire au contrat de transport maritime et dans ce cas, doit-on lui appliquer la règle de la prescription d'un an comme pour le contrat de transport de marchandise par mer?

La Cour de cassation a rendu un arrêt en date du 30 juin 2015⁶⁰⁰ qui répond à cette question en indiquant : « *qu'à moins qu'elle ne fasse l'objet d'une convention distincte du contrat de transport, la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime, qui concourt à l'acheminement de la marchandise, constitue l'exécution d'une obligation accessoire de ce contrat* ».

⁵⁹⁸ Cass. 1^{ère} civ., 18 septembre 2002, n°00-18.325, Bull. civ.I, n°206. La Cour après avoir précisé que l'article 2244 « énuméré limitativement les actes interrompant la prescription », estime que la participation volontaire aux opérations d'expertises ne peut être assimilée à une citation en justice.

⁵⁹⁹ CA Versailles, 12^{ème} ch., 17 /03/2005, n° RG 02/06658, SNC TNT France c/ Intégration et Services.

⁶⁰⁰ Com. 30 juin 2015, FS-P+B, n° 13-27.064

Cet arrêt reprend en réalité une solution affirmée il y a un an et demie de cela par lequel la Cour de cassation avait indiqué que la mise à disposition de conteneur ne continue, en principe, pas un contrat spécifique, mais une obligation accessoire à un contrat de transport⁶⁰¹. En conséquence, l'action visant à la restitution des conteneurs, exercée par le propriétaire de ces derniers contre le transporteur, obéit, du point de vue de la prescription, au régime applicable à toute action contre le chargeur ou le destinataire née du contrat de transport maritime : elle se prescrit par un an⁶⁰².

104. Interruption de la prescription, la prescription d'une action en responsabilité qui peut être interrompue par tout acte accompli par le créancier en vue de faire valoir son droit, même s'il saisi une juridiction incompétente⁶⁰³ à condition que le demandeur soit de bonne foi.

Ce principe est consacré en droit algérien à l'article 317 du code civil algérien qui dispose : « *la prescription est interrompue par une demande en justice, même faite à un tribunal incompétent, par un commandement ou une saisie, par la demande faite par un créancier tendant à faire admettre sa créance à la faillite du débiteur ou dans une distribution ou par tout acte accompli par le créancier au cours d'une instance, en vue de faire valoir sa créance* ».

⁶⁰¹ Com. 3 déc. 2013, n° 12-22.093, D. 2013. 2910 ; *ibid.* 2014. 2272, obs. H.

Kenfack

⁶⁰² Dalloz Actualité (<http://www.dalloz-actualite.fr>) Mise à disposition de conteneurs : caractère accessoire au contrat de transport maritime en date du 16 juillet 2015.

⁶⁰³ Voir les articles 2240, 2241 et 2244 du code civil ;

Cependant, la règle selon laquelle le délai de prescription est suspendue car le demandeur a saisi la mauvaise juridiction, ne peut être transposée au cas dans lequel le demandeur assigne la mauvaise personne, dès lors que l'erreur dans la qualité du défendeur n'est pas une exception permettant de suspendre ou d'interrompre le délai de prescription.

C'est ce qu'a rappelé le tribunal de Sidi M'hammed dans une affaire opposant SARL el MANAR et la Maersk sealand Australia en rejetant la demande de la société El Manar car celle-ci avait saisi le tribunal hors délai d'un an prévu par l'article 743 du code maritime⁶⁰⁴.

La jurisprudence française fait application des mêmes règles que ceux prévues par le code civil algérien ; Il a été ainsi jugé que :

- une citation devant la Chambre arbitrale maritime de Paris dont le caractère juridictionnel ne peut être sérieusement contesté, interrompre les délais de prescription⁶⁰⁵.
- La saisine d'un juge incompétent interrompre les délais de prescription⁶⁰⁶ à conditions que le demandeur soit de bonne foi, autrement dit qu'il ne s'agisse pas d'une manœuvre ou d'un

⁶⁰⁴ Décision du 20/10/2005, n° 2005/3154 dans une procédure engagée suite à une décision de rejet pour absence de qualité en la personne du défendeur, le tribunal a réappelé les dispositions du code civil et a retenu l'expiration des délais qui ne peuvent pas être interrompus dans ce cas. Voir aussi décision rendue par le tribunal de Sidi M'hammed, section commerciale et maritime n° 2005/3143 du 29/03/2006, SARL ARCANE / MAERSK.

⁶⁰⁵ Cass. com., 7 déc. 1999, n° 97-18.035, BTL 2000, p. 140 ; CA Paris, 4 mai 1976, DMF 1977, p. 305.

⁶⁰⁶ C. civ., art. 2241 tel qu'issu de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 ; Cass. ch. mixte, 24 nov. 2006, n° 04-18.610.

détournement de procédure⁶⁰⁷.

- L'action engagée par l'assureur non subrogé interrompt valablement la prescription si le paiement de l'indemnité intervenant avant que le juge statue⁶⁰⁸. L'assureur condamné en première instance à indemniser son assuré, et qui accepte cette décision, a été admis à poursuivre l'instance en appel sans qu'aucune prescription ne lui soit opposable⁶⁰⁹.
- l'assureur qui avait refusé toute indemnisation ne pouvait exercer à l'encontre du transporteur maritime qu'une action en garantie soumise à la prescription de trois mois des actions récursoires⁶¹⁰.

En conclusion, l'interruption du délai de prescription dure aussi longtemps que l'instance ; elle se prolonge ainsi jusqu'à ce que le litige trouve sa solution⁶¹¹. Cela signifie « que le nouveau délai de prescription ne commence à courir qu'à compter de la décision qui met définitivement fin à l'instance »⁶¹². Cette interruption subsiste donc même si le jugement est frappé d'appel⁶¹³.

⁶⁰⁷ Cass. 2^e civ., 16 déc. 2004, n° 02-20.364, Bull. civ. II, no 531

⁶⁰⁸ Cass. com., 23 mai 1989, n° 86-17.068, BTL 1989, p. 550

⁶⁰⁹ CA Aix-en-Provence, 22 nov. 1995, n° 93/2705, Navigation et Transport c/ Sud Marine International.

⁶¹⁰ Cass. com., 26 mars 1996, n° 94-12.524 et no 94-12.525.

⁶¹¹ C. civ., art. 2242 ; article 317 code civil algérien. Cass. com., 11 juin 2002, n° 00-15.483

⁶¹² Cass. 2^e civ., 8 avr. 2004, n° 02-15.096, Bull. civ. II, no 181.

⁶¹³ CA Bordeaux, 2^e ch., 14 nov. 1990, n° 4636/87, Skandia c/ Mariana, BTL 1992, p. 149 Rappelons qu'en cas de **radiation de l'affaire**, l'instance est seulement « suspendue »

105. *La prescription avec les Règles de Rotterdam* ; La nouvelle convention a gardé les principes de prescription instaurés par la Convention de Bruxelles originelle et modifiée, mais elle a apporté quelques modifications en ce qui concerne les délais pour émettre des réserves à la livraison en précisant que le destinataire ou son représentant peuvent le faire à tout moment avant ou après la livraison pour ce qui concerne les dommages apparents et dans le délai de 7 jours pour les dommages non apparents.

La nouvelle Convention a par ailleurs rallongé à deux ans le délai pour agir en justice suivant la livraison de la marchandise où à la date à laquelle elle aurait dû être livrée.

Nous pouvons résumer ces différences par le tableau suivant :

Régime juridique	Bruxelles 1924	Bruxelles modifiée	Rotterdam
Délai pour agir contre le transporteur	<p><u>Délai pour émettre des réserves à la livraison :</u></p> <p>1- pour les dommages apparents : avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport ;</p> <p>2- Pour les dommages non apparents : dans les 3 jours de la délivrance</p> <p><u>Délai pour agir en justice :</u> 1 an suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées , Délai qui peut être prorogé à deux ans</p> <p><u>Action récursoire,</u> Délai 3 mois pendant ou après la fin de l'action en responsabilité</p>	<p><u>Délai pour émettre des réserves à la livraison :</u></p> <p>1- pour les dommages apparents avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport ;</p> <p>2- Pour les dommages non apparents : dans les 3 jours de la délivrance</p> <p>Délai pour agir en justice : idem que la Convention originelle</p> <p><u>Action récursoire :</u> idem que la Convention originelle</p>	<p><u>Délai pour émettre des réserves à la livraison :</u></p> <p>1- pour les dommages apparents avant ou au moment de la livraison</p> <p>2- Pour les dommages non apparents : dans les 7 jours suivants la livraison</p> <p><u>Délai pour agir en justice :</u> 2 ans suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées. Délai qui peut être prorogé plusieurs fois.</p> <p><u>Action récursoire :</u> déterminé par la loi applicable de l'Etat où l'action est engagée ;Ou 90jours de la signification du règlement.</p>

106. Conclusion Chapitre A :

Les questions liées à la recevabilité de l'action en responsabilité du transporteur maritime représentent en réalité un chantier monumental ; Pour le solutionner, les juges du fond doivent faire application de leur loi interne en même temps que la règle des conflits.

De même que pour la détermination de la compétence du juge qui, en fonction des règles de droit international qui s'imposent à lui, procèdera à la détermination du régime applicable la responsabilité contractuelle du transporteur maritime.

CHAPITRE B) Les moyens tirés de la compétence des juridictions :

107. Règles de droit ; Ce sont, en principe, les règles de droit commun qui vont déterminer la compétence territoriale du tribunal qui va trancher le contentieux découlant du contrat de transport de marchandises par mer de sorte que le demandeur peut saisir :

- le tribunal où demeure le défendeur⁶¹⁴ ;
- ou la juridiction du lieu de la livraison effective de la chose ou du lieu de l'exécution de la prestation de service⁶¹⁵ ; La Cour

⁶⁴⁴CPC, art. 42, al. 1^{er} ; article 37 code de procédure civile et administrative algérien : « la juridiction territorialement compétente est, sauf disposition contraire, celle du domicile du défendeur... »

⁶⁴⁵CPC, art.46 ; Cass. 2^e civ. 18 janv. 2001, n° 96-20.912, Bull. civ. II, n° 10

Article 41 du code de procédure civile et administrative algérien : « tout étranger, même non résident en Algérie, pourra être cité devant les juridictions

Suprême algérienne rappelle en effet : « *qu'est permis de citer devant les juridictions algériennes chaque étranger même non résidant sur le territoire algérien, pour exécuter ses obligations contractées en Algérie avec un Algérien* »⁶¹⁶;

- en cas de pluralité de défendeurs, le demandeur saisit, à son choix, la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux⁶¹⁷ ;
- Les articles⁶¹⁸ qui instituent un privilège de juridiction au bénéfice des nationaux peuvent aussi trouver place⁶¹⁹ étant donné que la compétence internationale des tribunaux « *est fondée non sur le droit nés des faits litigieux mais sur la nationalité des parties, sauf preuve d'une fraude destinée à donner artificiellement*

algériennes, pour exécution des obligations par lui contractées en Algérie avec un algérien »

Voir aussi l'arrêt de la Cour Suprême Algérienne du 27/09/2000, n° 120612, société GTN c/ société Somane Neptune Allemagne : « .. est permis de citer devant les juridictions algériennes chaque étranger même non résidant sur le territoire algérien, pour exécuter ses obligations contractées en Algérie avec un Algérien »

⁶¹⁶ Ch. Com. et Mari. de la Cour Suprême Algérienne du 27/09/2000, n° 120612, société GTN c/ société Somane Neptune Allemagne.

⁶¹⁷ CPC, art. 42, al. 2 ; Article 38 du code de procédure civile et administrative algérien : « en cas de pluralité de défendeurs, la juridiction territorialement compétente est celle du lieu du domicile de l'un d'entre eux »

⁶¹⁸ Articles 14 et 15 du code civil, son équivalent en droit algérien articles 41 et 42 du code de procédure civile et administrative aux termes desquels l'article 41: « *tout étranger, même non résident en Algérie, pourra être cité devant les juridictions algériennes, pour l'exécution des obligations par lui contractées en Algérie avec un algérien. Il pourra être traduit devant les juridictions algériennes pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des algériens* », et l'article 42 indique : « *Tout algérien pourra être cité devant les juridictions algériennes pour les obligations contractées en pays étrangers, même avec un étranger* ».

⁶¹⁹ CA Paris, 5^e ch., 27 nov. 2002, n° 2001/04429, Palimar Shipping et a. c/ Gan et a., appliquant le privilège édicté par l'article 14 du Code civil après avoir écarté la clause compromissoire figurant dans la charte-partie ; CA Paris, 5^e ch. A, 6 juin 2001, Axa GR et a. c/ Borda Shipping, BTL 2001, p. 679, confirmé par Cass. com., 8 oct. 2003, n° 01-16.028, Bull. civ. IV, n° 154 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 29 juin 2000, BTL 2000, p. 603.

compétence à la juridiction nationale pour soustraire le débiteur à ses juges naturels »⁶²⁰.

Afin de répondre aux conditions spécifiques de l'exécution du contrat de transport de marchandises par mer, l'article 54 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966⁶²¹ de la législation française et l'article 745 du code maritime algérien⁶²² permettent aux parties de déroger au droit commun pour saisir le tribunal du port de chargement ou de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national⁶²³.

Nous pouvons illustrer nos propos par un arrêt de la Cour Suprême algérienne rendu en date du 16/12/1998 qui fait application de la règle de compétence comme suit : *« la règle de compétence concernant les litiges découlant du contrat de transport maritime sont soumis aux règles du droit commun ;Ainsi, les juges du fond qui ont obligé les demandeurs à saisir le tribunal du lieu de résidence du défendeur alors*

⁶²⁰ Cass. 1^{re} civ., 14 déc. 2004, n° 01-03.285, Bull. civ. I, n° 311, DMF 2005, p. 423 (Il s'agissait d'un assuré qui, se prévalant de sa nationalité française, avait attrait une compagnie d'assurances gabonaise devant le tribunal de commerce de Marseille)

⁶²¹ Article 54 du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes : «Les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun. Elles peuvent en outre être portées devant le tribunal du port de chargement ou devant le tribunal du port de déchargement, s'il est situé sur le territoire de la République française ».

⁶²² Article 745 CMA : « les actions découlant du contrat de transport maritime sont portées devant les juridictions territorialement compétentes selon les règles du droit commun. Elles peuvent, en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national»

⁶²³ CA Aix-en-Provence, 12 avr. 1985, DMF 1986, p. 613 ; CA Bordeaux, 8 janv. 1987, Bank Line c/ Washington International Insurance.

que l'article 745 CMA donne la possibilité de choisir entre le tribunal du lieu de résidence du défendeur et celui du déchargement ont commis une erreur dans l'application de la loi »⁶²⁴.

Précisons cependant, que l'ordre public international français permet à la juridiction française d'écarter une loi étrangère, mais il n'autorise pas d'écarter la compétence territoriale d'une juridiction étrangère au profit d'un tribunal français⁶²⁵, ce qui n'est pas le cas en droit algérien.

Cependant, il n'est pas rare que le contrat de transport maritime contienne une clause spécifiant la juridiction compétente appelées clause de compétence (SECTION 1) ou encore clause commissaire (SECTION 2) dont la force probante l'opposabilité à l'égard du destinataire du connaissement pose encore des difficultés.

SECTION 1) La force probante de la clause de compétences et son opposabilité au destinataire du connaissement.

108. *Clauses attributives de compétence* ; Les règles de compétences ont, selon le professeur Delebecque, rarement l'occasion de s'appliquer car la pratique des clauses attributives de compétence sont courantes dans l'exploitation des navires⁶²⁶. Cette pratique est très certainement

⁶²⁴ Arrêt de la ch. Com. et Mar. de la Cour Suprême Algérienne n°62697 du 16/12/1997

⁶²⁵ Cass 11 juin 2002, droit maritime, exécution et inexécution du contrat page 553, Monsieur Ph. DELEBECQUE.

⁶²⁶ Droit maritime, exécution et inexécution du contrat page 554, Monsieur Ph.

guidée par la volonté des transporteurs de diriger le contentieux vers des tribunaux dans le ressort desquels se trouve leur siège social.

Bien que cette pratique soit critiquable du point de vu du destinataire car elle pourrait l'éloigner de son lieu de résidence ou du lieu de livraison de sa marchandise, elle est néanmoins justifier du point de vu du transporteur étant donné que ce type de clause lui permet de saisir une juridiction près de son siège pour répondre au mieux aux nombreux contentieux auxquels il doit faire face.

Les parties choisissent peuvent par exemple choisir le tribunal de Paris pour trancher un litige découlant du transport effectué entre Marseille et Alger par un transporteur dont le siège se trouve à Copenhague.

Ainsi, même si la clause de compétence présente un avantage en ce qu'elle est susceptible de procurer une stabilité des juridictions car elle permet d'éviter la saisine pour le même litige de deux juridictions différentes en même temps – Algérie et France par exemple, elle est néanmoins l'objet d'un contentieux important étant donné qu'elle a pour effet de priver le juge, compétent au terme de ses règles de compétences nationales et internationales, de sa juridiction sur le litige couvert par la clause.

Alors que l'opposabilité de la clause de compétence ne suscite, en

DELEBECQUE

principe, pas de difficulté à l'égard du chargeur étant donné que son acceptation de la clause se manifeste normalement par la signature qu'il a apposée sur le connaissement, la situation est cependant différente pour le destinataire.

En effet, la question de l'opposabilité de la clause de compétence stipulée dans le contrat maritime au destinataire dépend du droit applicable au contrat⁶²⁷. Si le tiers porteur succède, en « acquérant le connaissement », aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable, ce qui est le cas en droit anglais, la clause est entendue: il est points et pieds lié par la clause⁶²⁸. Si ce même porteur est considéré comme un tiers au contrat, en application de la loi nationale applicable, il faut s'assurer de son consentement dans les conditions prévues par le règlement Bruxelles I⁶²⁹ ou Bruxelles I bis⁶³⁰ si celui-ci s'applique, dans le cas contraire, dans les conditions du droit commun⁶³¹.

Au demeurant, la clause attributive de compétence suscite un contentieux important et complexe autour de la question de son opposabilité à l'égard du destinataire qui n'était partie au contrat de transport de la marchandise et qui souvent ne découvrira cette clause

⁶²⁷ Cass. com. 17/02/2015, n°13-18.086, DMF 2015, 444, obs. S. SANA CHAILLE de NERE

⁶²⁸ DMF éd; hors série, juin 2016, p. 82.

voir aussi: A. Attalah, Colloque ADBM/AFDM, DMF 2016, n° 777, p.152.

⁶²⁹ art. 23

⁶³⁰ art.25

⁶³¹ Cass. com. 23 sept. 2014, n° 13-19.108, DMF éd; hors série, juin 2016, p. 82.

que postérieurement à cette étape. D'où le contrôle rigoureux des juges du fond⁶³².

Cette rigueur jurisprudentielle n'a cependant pas empêché le transporteur maritime de développer une pratique nouvelle tendant à renvoyer le détenteur du connaissement au règlement intérieur de la compagnie de transport de sorte que, chaque connaissement qui renvoi à ce règlement est susceptible de rendre la clause de compétence opposable au destinataire ; On peut donc imaginer que le transporteur maritime allègue que le règlement intérieur est disponible sur son site internet pour soutenir que la clause est opposable au destinataire.

C'est en effet un point très épineux et très important au regard de ses conséquences. L'insertion d'une clause de compétence ne signifie pas seulement le choix d'une juridiction, mais aussi que les parties s'exposent à ce que la clause de l'élection du for soit interprétée au regard des critères certes tirés de la loi propre au contrat ou celles de la loi du lieu d'émission du connaissement⁶³³, mais le résultat de cette interprétation ne reflètera pas forcément la volonté des parties au contrat de transport⁶³⁴.

De manière traditionnelle, on considère que l'acceptation des

⁶³² En effet, la jurisprudence des juges du fond est loin d'être systématique et s'efforce de s'assurer du consentement à la clause exp: CA Paris 14/04/2015, BTL 2015, 253.

⁶³³ Cass. 1^{ère} civil, 3/12/1991, n° 90-10.078.

⁶³⁴ Article de Claire HUMANN, revue droit Maritime Français, décembre 2010, n°720, page 1012.

conditions générales d'un transport par le destinataire résulte de l'acceptation par ce dernier sans réserve, des marchandises. En revanche, cette seule acceptation sans réserve n'emporte pas nécessairement approbation des clauses "spéciales"⁶³⁵.

De manière générale, la jurisprudence tient compte, dans le cadre général de la liberté de preuve en matière commerciale, des relations d'affaires entre les parties, de la qualité du destinataire et de son attitude⁶³⁶. L'usage instauré entre les contractants devient un élément crucial dans l'appréciation de la clause attributive de compétence dans la mesure où cela permet de vérifier la réalité du consentement des parties au contrat⁶³⁷.

C'est sur ce fondement que la Cour d'Aix, saisie d'un litige relatif au commerce de fruits (avocats chargés au Kenya par un transporteur

⁶³⁵ *Idem supra*

⁶³⁶ En ce sens notamment Com, 5 mars 1991, Bull n° 96 : "Une cour d'appel a pu retenir la validité d'une clause d'attribution de compétence territoriale après avoir souverainement relevé que la convention se rattachait directement aux conditions générales de vente applicables depuis le début des relations devenues habituelles entre deux sociétés commerciales et tacitement acceptées pour les litiges pouvant les opposer", mais également, Com, 30 juin 1992, Bull n° 203 : "la connaissance par l'une des parties des conditions générales de l'autre partie contenant une clause de juridiction ne suffit pas, même au cas de relations d'affaire suivies, à lui rendre opposable cette clause si le contrat n'y fait aucune référence directement ou indirectement", enfin : Com, 29 juin 1993, Bull n° 271 : "C'est par une appréciation souveraine qu'une cour d'appel décide que la lettre d'une société accompagnée du document contractuel adressée à un commerçant constituait une offre précise, complète et ferme dont l'acceptation par le commerçant était établie par la signature qu'il avait apposée sous ce contrat sans aucune réserve et avant toute rétractation"

⁶³⁷ Article de Claire HUMANN, revue droit Maritime Français, décembre 2010, n°720, page 1012.

belge et déchargés à Marseille) a jugé que le destinataire avait connaissance ou était censé avoir eu connaissance d'une clause conforme à l'usage qui attribuait compétence aux juridictions du pays, la Belgique, où le transporteur avait son siège⁶³⁸.

Nous attirons cependant l'attention du lecteur que cette solution n'a pas été retenue pour le destinataire réel. Alors que la jurisprudence lui permet d'agir contre la compagnie maritime comme étant le transporteur de la marchandise, il n'est pas pour autant assimilé au destinataire contractuel. Au demeurant, la jurisprudence française considère le destinataire réel comme étant tiers au contrat; non mentionné au connaissement, il ne peut donc se voir opposer la clause⁶³⁹.

Cette partie aura pour objectif de faire le point sur l'équilibre que devra trouver le juge entre la sécurité du commerce international par l'interprétation de la clause de compétence et la protection du destinataire de la clause de compétence à laquelle il n'a pas participé au regard des règles de droit internationales (a), françaises (b) et algériennes (c).

⁶³⁸ CA Aix-en-Provence, 2e ch., 28 déc. 2011, no RG : 10/19603, Axa et a. c/ Mark Gross et a., BTL 2012, p. 127

⁶³⁹ CA Rouen 10 sept. 2015, BTL 2015, 541, DMF 2016, 176;

**a) La clause de compétence au regard des règles de droit
internationales :**

Ainsi que nous l'avons exposé plus haut, le contrat de transport de marchandises est conclu entre le transporteur et le chargeur pour le compte du destinataire afin d'acheminer la marchandise achetée par ce dernier auprès du vendeur.

L'acheminement international d'une marchandise d'un point « a » à un point « b » signifie donc qu'il y a eu un contrat de vente entre l'acheteur et le vendeur ; ce contrat de vente peut prévoir l'acheminement de la marchandise pour sa livraison à son destinataire ; ici, un contrat de transport sera conclu entre le chargeur et le transporteur et ce dernier peut contenir des stipulations au profit du destinataire⁶⁴⁰.

Si le contrat de vente de la marchandise n'inclut pas l'acheminement, dans ce cas, ce sera au destinataire de la marchandise d'effectuer les démarches aux fins de faire acheminer sa marchandise et de la même manière, une clause attributive de compétence pourra être insérée dans le connaissement remis au destinataire ou à son représentant. La question de l'opposabilité de la clause de compétence à l'égard du destinataire ne se pose pas vraiment dans le cas d'espèce, car il sera

⁶⁴⁰https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2001_117/deuxieme_partie_tudes_documents_120/tudes_diverses_123/juge_commer_5981.html

considéré comme chargeur et donc la signature qu'il aura apposée lors du chargement de la marchandise manifeste son acceptation de la clause.

Mais, de manière plus courante, le destinataire est représenté par le chargeur à qui le transporteur remet le connaissement. Après signature du connaissement, le chargeur adressera un exemplaire du connaissement au destinataire et ce avant même que la marchandise n'arrive au port de destination. Dès lors, sauf cas de fraude, il devient très difficile pour le destinataire d'alléguer ne pas être au courant de l'existence de la clause de compétence⁶⁴¹.

Dans le même ordre d'idée, une fois la marchandise acheminée au port de destination, le transporteur ou son représentant va livrer la marchandise transportée au destinataire légitime ou à son représentant réclamant la livraison au titre d'un exemplaire, même unique du connaissement, ou si aucun connaissement n'a été émis, au titre d'un autre document de transport valablement établi⁶⁴² ; dès lors, si le destinataire accepte de prendre la marchandise en signant le connaissement, qu'il doit remettre au transporteur en contrepartie de la marchandise, il ne pourra pas par la suite prétendre ne pas avoir accepté la clause de compétence qui y est insérée ; le destinataire est ainsi réputé avoir accepté la clause insérée au connaissement et ne pourra pas s'y opposer.

⁶⁴¹ Idem supra

⁶⁴² Voir art. 782 CMA

Que ce passe-t-il si le destinataire ne signe pas le connaissement (par erreur, oubli ou sciemment) et retire la marchandise qui lui est remise? La clause de compétence lui-est-elle opposable ? Doit-on dans ce cas suppléer à cette absence de signature par la signature d'un acte supplémentaire de la part du destinataire afin de s'assurer de son acceptation ou le seul retrait de la marchandise suffit pour considérer que le destinataire acquiesce à la clause de compétence?

L'absence de signature du connaissement par le destinataire lors du retrait de la marchandise au port de destination peut poser des difficultés dans la mesure où cela signifie que soit le destinataire n'est pas au courant de l'existence de cette clause, soit qu'il s'oppose à celle-ci.

La Cour de justice amenée à apprécier l'interprétation de l'article 17 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968⁶⁴³ dans un arrêt

⁶⁴³ Une affaire relative à un transport maritime (CJCE, 19 juin 1984, aff. 71/83, *Partenreederei ms. Tilly Russ et Ernest Russ c/ NV Haven-& Vervoerbedrijf Nova et NV Goeminne Hout* : Rec. CJCE 1984, p. 2417 ; Rev. crit. DIP 1985, p. 385, note H. Gaudemet-Tallon ; DMF 1985, p. 83, note P. Bonnassies), devait permettre à la Cour de justice de nuancer sa jurisprudence selon différentes hypothèses précises. L'espèce concernait un transport de bois du Canada en Belgique sous le couvert de deux connaissements signés uniquement par l'agent américain du transporteur. Au verso de ces connaissements figurait une clause de compétence en faveur du tribunal de Hambourg.

La Cour de cassation de Belgique a posé à la Cour de justice la question de savoir si, compte tenu des usages généralement admis en ce domaine, le connaissement remis par le transporteur maritime au chargeur pouvait être considéré comme une "*convention (...) écrite*" ou comme une "*convention (...) confirmée par écrit*" entre les parties au sens de l'article 17 de la convention du 27 septembre 1968.

En l'espèce, les connaissements contenant la clause étaient régis par la convention de Bruxelles du 25 août 1924 qui n'exige pas la signature du chargeur. Mais, dans sa

Castelliti du 16 mars 1999, la Cour observe que « *le consentement des parties contractantes à la clause attributive de juridiction est présumé exister dès lors que leur comportement correspond à un usage régissant le domaine du commerce international dans lequel elles opèrent et dont elles ont ou sont sensées avoir connaissance* »⁶⁴⁴.

C'est donc la conception contractualiste qui a été appliquée aux termes de laquelle l'on considère que le chargeur, qui a signé le contrat de transport et donc a signé le connaissement, l'a fait pour le compte du destinataire de la marchandise. En conséquence, même si

réponse, la Cour évite toute référence aux règles de droit maritime. Elle apprécie la validité de la clause uniquement au regard de la convention sur la compétence, considérant ainsi, implicitement, que, par son domaine spécial, la convention de Bruxelles de 1968 prime la convention sur le connaissement.

Au regard des différentes conditions posées par l'article 17, la Cour apporte les trois solutions qui suivent : *“Il n'est satisfait à la condition d'une “convention écrite” (...) que si le chargeur a exprimé par écrit son consentement aux conditions comportant cette clause, que ce soit sur le document en question lui-même ou dans un écrit séparé”*(pt 16).

Dans le cas *“d'une convention verbale antérieure entre les deux parties portant expressément sur la clause attributive de juridiction, et dont le connaissement, signé par le transporteur, devait être considéré comme la confirmation écrite, cette clause satisferait aux conditions posées par l'article 17 de la convention, même si elle n'était pas signée par le chargeur et qu'elle ne portait donc que la signature du transporteur”*(pt 17).

“Enfin, une telle clause attributive de juridiction non signée par le chargeur peut encore satisfaire aux exigences posées à l'article 17 de la convention même en l'absence d'une convention verbale antérieure portant sur ladite clause, à la condition toutefois que l'établissement du connaissement fasse partie des rapports commerciaux courants entre le chargeur et le transporteur, dans la mesure où il serait ainsi établi que ces rapports sont dans leur ensemble régis par des conditions générales, comportant cette clause attributive de juridiction de l'auteur de la confirmation par écrit, en l'occurrence le transporteur, et que les connaissements sont tous établis sur des formulaires pré-imprimés comportant systématiquement une telle clause attributive de compétence. Il serait, dans un tel contexte, contraire à la bonne foi de dénier l'existence d'une prorogation de compétence”(pt 18).

⁶⁴⁴ Droit maritime, 2^{ème} édition, P. Bonassies et C. Scapel, page 799.

dans les faits le destinataire n'était partie au contrat de transport de marchandise, il n'en demeure pas moins que si le destinataire "succède" dans les droits du chargeur qui a lui-même signé le connaissement⁶⁴⁵, la clause insérée au connaissement lui sera ainsi opposable.

Cette conception présente néanmoins des inconvénients car elle favorise la situation de l'émetteur du connaissement en raison de l'uniformisation du libellé des titres et l'uniformisation des réponses contentieuses. Mais, elle pénalise la situation des destinataires, contraints le plus souvent de plaider à des milliers de kilomètres en raison soit de la compétence retenue de la loi d'émission du titre, soit de celle issue de la clause de compétence et entraîne les conséquences suivantes :

- les clauses de compétence insérées au connaissement sont opposables au destinataire (successeur) si le chargeur a signé le titre.

⁶⁴⁵ Cette conception non contractualiste, tirée d'une stipulation pour autrui de la situation du destinataire qui "succède" au chargeur se retrouve dans certaines droits européens : c'est ainsi qu'en **droit anglais**, le tiers porteur d'un connaissement à ordre doit être considéré comme "succédant" aux droits et obligations du chargeur "tout bénéficiaire ou endossataire d'un connaissement négociable acquiert les droits d'action, et est sujet aux mêmes responsabilités par rapport aux marchandises que si le contrat contenu dans le connaissement avait été conclu par lui-même" -*Bill of lading Act de 1855*). Le **droit italien** consacre une conception abstraite et formelle de la situation du tiers porteur au regard tant du contrat que du connaissement "le tiers porteur possède un droit littéral et autonome en vertu du titre lui-même (article 467 du Code de la navigation italien), ainsi en est-il du droit allemand. En revanche le **droit belge** applique la conception française de la stipulation pour autrui et du contrat de transport.

- même en l'absence de la signature du chargeur, les clauses qui y sont insérées sont opposables au destinataire si ce dernier a signé le titre ou s'il est lié par un usage régissant le domaine du commerce international dans lequel il opère ou il est censé avoir connaissance⁶⁴⁶.

Notons cependant que certains auteurs considèrent que cette jurisprudence de conception libérale favorise le commerce international ainsi que la circulation des titres mais au détriment des intérêts des victimes ou de leurs assureurs subrogés⁶⁴⁷.

b) La clause de compétence au regard des règles de droit applicable en France :

La jurisprudence française a toujours manifesté une certaine réserve à l'égard des clauses de compétence, du moins dans les relations transporteur / réceptionnaire mais, depuis quelques années les choses ont changés, en l'état d'une politique jurisprudentielle délibérément

⁶⁴⁶ Cour de Justice des Communautés Européennes en 1984 (arrêt Tilly Russ) et 1999 (Castelletti). L'acceptation du destinataire, dans cette conception importe peu. Ce qui compte, c'est de constater que le connaissement a été utilisé par un destinataire, professionnel du transport maritime. Cette conception abstraite du connaissement entraîne en outre le fait que la loi applicable à la situation est la loi de l'émission du titre et non celle du contrat.

⁶⁴⁷ Réflexions sur une difficulté d'application en matière maritime : l'opposabilité au destinataire d'un transport maritime des clauses de compétence insérées dans le connaissement(https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2001_117/deuxieme_partie_tudes_documents_120/tudes_diverses_123/juge_commer_5981.html)

libérale, voire ultra libérale⁶⁴⁸.

109. *Rappel historique* ; Avant 1992, l'opposabilité de la clause de compétence était «mécanique», le destinataire étant considéré comme l'ayant en cause du chargeur. En conséquence, les clauses acceptées par le chargeur l'étaient également par le destinataire⁶⁴⁹. Ce principe simple avait le mérite d'être claire.

Depuis 1992, l'opposabilité de la clause attributive de juridiction n'est plus systématique mais dépend de certaines conditions, principe qui, ainsi que nous l'avons vu plus haut, a été renforcé par la jurisprudence communautaire⁶⁵⁰.

Rompant avec la jurisprudence antérieure, la chambre commerciale de la Cour de cassation française a considéré dans un arrêt de 1992 qu'une clause de compétence figurant dans un connaissance fluvial était inopposable au destinataire qui ne l'avait pas acceptée au moment de la formation du contrat⁶⁵¹. La cour de cassation française a même exigé l'acceptation formelle par le destinataire⁶⁵²

⁶⁴⁸ Droit maritime, Précis, professeur Philippe DELEBECQUE, 772 Clauses attributives de juridiction.

⁶⁴⁹ Monsieur Rodière R., Traité général de droit maritime, t. 2, n° 406 ; Cass. com., 10 mars 1987, n° 85-14.561, Bull. civ. IV, n° 70 ; CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440.

⁶⁵⁰ Lamy transport, p. 906 - Clauses attributives de compétence dans le cadre d'opérations communautaires.

⁶⁵¹ Cass. com., 26 mai 1992, n° 90-17.352, BTL 1992, p. 476

⁶⁵² ces stipulations devant être acceptées par le destinataire au plus tard au moment où il a reçu livraison de la marchandise, soit au moment où il a adhéré au contrat de

des clauses attributives de compétence⁶⁵³.

Il a été ainsi jugé que la « simple » détention du connaissement n'est pas censée prouver l'acceptation. Dès lors, ont été censurés les décisions tendant à appliquer la règle selon laquelle le destinataire succède au chargeur dans ses droits et obligations en acquérant le connaissement. L'apposition sur le connaissement de sa signature et du tampon humide est devenue insuffisante⁶⁵⁴, si bien que la Cour de cassation a jugé que : *« la clause de compétence figurant au connaissement doit faire l'objet d'une acceptation spéciale de la part du destinataire, laquelle ne résulte pas de l'accomplissement sans réserves du connaissement »*⁶⁵⁵.

L'acceptation manifeste pourrait donc résulter d'un acte séparé ou d'une signature en face de ladite clause⁶⁵⁶, voire de l'envoi des *delivery orders* et connaissements à l'acquéreur des marchandises, celui-ci n'émettant aucune réserve à la réception de ces documents et donnant ordre à sa banque de payer⁶⁵⁷.

transport.

⁶⁵³ Cass. com., 29 nov. 1994, n° 92-19.987, DMF 1995, p. 209 ; Cass. com., 10 janv. 1995, n° 92-21.883, BTL 1995, p. 89, arrêt « Nagasaki »

⁶⁵⁴ Cass. com., 16 janv. 1996, n° 94-12.542 ; Cass. com., 25 nov. 1997, n° 95-21.021, Bull. civ.IV, n° 310.

⁶⁵⁵ Cass. com., 25 juin 2002, n° 00-13.230, BTL 2002, p. 471 ; CA Rouen, 2^e ch., 28 févr. 2002, CP Ships c/ P & O Nedlloyd, BTL 2002, p. 356.

⁶⁵⁶ Nicolas P.-Y., DMF 1999, p. 101

⁶⁵⁷ CA Rouen, ch. réun., 8 oct. 2002, Cargill c/ Capitaine du Walka Mlodych, DMF 2003, p. 547, la cour considérant que l'acheteur destinataire avait ainsi manifesté sa connaissance et son acceptation de la clause compromissoire.

Par un autre arrêt rendu le 4 mars 2003, la chambre commerciale a rappelé sa position selon laquelle pour être opposable au destinataire, la clause attributive de juridiction doit avoir été acceptée au plus tard lors de la livraison. Dans cette affaire, la Cour de cassation a considéré que la loi française était applicable au contrat de transport et, au regard de celle-ci, a déclaré la clause de compétence inopposable au destinataire dans la mesure où « *il ne résulte d'aucun texte de droit interne que le porteur du connaissement, en acceptant la livraison de la marchandise, succède aux droits et obligations du chargeur découlant de la clause attributive de juridiction acceptée par celui-ci* »⁶⁵⁸. Le destinataire ne succède donc plus au chargeur ce qui constitue un sensible retour en arrière⁶⁵⁹.

Par un autre arrêt du 7 décembre 2004, la chambre commerciale de la Cour de cassation française a précisé que la notion « *d'acceptation spéciale* » utilisée pour l'appréciation de l'opposabilité de la clause de compétence, ne pouvait pas être appréciée par la seule attitude du destinataire⁶⁶⁰, au regard de « *l'usage courant dans ce type de relations* ». Il fallait, selon la Cour de cassation, constater si « *la clause attributive de compétence avait fait l'objet d'une acceptation spéciale de la part du destinataire* »⁶⁶¹. Il semblerait ici que la Cour de

⁶⁵⁸ Cass. com., 4 mars 2003, n° 01-01.043, Bull. civ. IV, n° 33, BTL 2003, p. 193, qui approuve CA Paris, 5^e ch., 29 nov. 2000, DMF 2001, p. 684.

⁶⁵⁹ Lamy transport, p. 906 - Clauses attributives de compétence dans le cadre d'opérations communautaires.

⁶⁶⁰ qui avait préalablement saisi le tribunal de commerce de Tunis désigné au connaissement.

⁶⁶¹ Cass. com., 7 déc. 2004, n° 02-19.825, Bull. civ. IV, n° 215, BTL 2005, p. 11 ; DMF 2005, p.133, note Remery J.-P

cassation exige un écrit distinct de la part du destinataire.

110. *Revirement jurisprudentiel* ; Le revirement jurisprudentiel opérera de manière graduée étant donné les positions divergentes de la chambre civile et de la chambre commerciale de la Cour de Cassation française.

Souhaitant s'aligner à l'arrêt *Castelléti* rendu par la Cour de justice de l'Union européenne en 1999, la première chambre civile de la Cour de cassation procédera à un revirement de sa position dans l'arrêt *Bonastar II* rendu en date du 12 juillet 2001 motivant sa décision comme suit : « *la détermination des effets du connaissement à l'égard du destinataire de la marchandise s'effectuait selon la loi applicable au contrat de transport* ». La Cour de cassation écartera ainsi la compétence des juridictions françaises en posant le principe selon lequel « *l'insertion d'une clause de juridiction étrangère dans un contrat international fait partie de l'économie de celui-ci, de sorte qu'elle s'impose à l'assureur subrogé* »⁶⁶².

Ainsi que nous l'avons vu plus haut, la position de la chambre civile de la Cour de cassation est différente de celle de la chambre commerciale qui considérait « *qu'une clause attributive de compétence territoriale n'est opposable au destinataire de la marchandise que s'il l'avait expressément acceptée, que la seule détention du connaissement ne*

⁶⁶² Précisons que la loi régissant le contrat (la loi de Singapour) rendait les **clauses** de juridiction opposables aux tiers porteurs des connaissements - Cass. 1^{re} civ., 12 juill. 2001, n° 98-21.591, Bull. civ. I, n° 224, BTL 2001, p. 605.

constitue pas la preuve d'une pareille acceptation »⁶⁶³.

Il a fallu attendre 2008 pour que les deux chambres mettent fin à cette divergence. En effet, par deux arrêts rendus simultanément par la chambre commerciale et la chambre civile de la Cour de cassation en date du 16 décembre 2008, les deux chambres adoptent la même énonciation de principe en s'appuyant sur la jurisprudence communautaire dans les termes suivants : « *Attendu qu'une clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur et insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable ; que dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause, au regard des exigences de l'article 17 de la convention de Lugano du 16 septembre 1988* »⁶⁶⁴, autrement dit en conformité avec un usage commercial⁶⁶⁵.

C'est donc ainsi que la première chambre civile et la chambre commerciale de la Cour de cassation se sont finalement entendu pour s'aligner à la jurisprudence communautaire qui a posé le principe selon lequel « *quand la loi applicable fait succéder le destinataire la clause lui est opposable* »; dans le cas contraire, il faut retourner au règlement pour déterminer s'il a consenti à la prorogation⁶⁶⁶.

⁶⁶³ Droit Maritime, P. Bonassies et C. Scapel., p. 800.

⁶⁶⁴ aujourd'hui, Règl. (CE) n° 44/2001, art. 23

⁶⁶⁵ Cass. 1^{re}civ., 16 déc. 2008, n° 07-18.834, BTL 2009, p. 11 ; Cass. com, 16 déc. 2008, n° 08-10.460, BTL 2009, p. 7, DMF 2009, p. 124.

⁶⁶⁶ Il demeure bien cependant d'autres incertitudes, notamment dans le cas où le

Désormais, en droit français, l'analyse de la clause et de son opposabilité doit être s'appréciée au regard du droit national applicable⁶⁶⁷ qui peut s'illustrer par les exemples tirés de la jurisprudence survenue après les deux arrêts de 2008:

- à propos d'un transport international de crevettes congelées, le connaissement à ordre laissé en blanc prévoyait une clause attributive de compétence à une juridiction anglaise. La recherche du droit national applicable menant à la loi anglaise, selon laquelle la transmission du connaissement à un tiers implique la dévolution de tous les droits et obligations du chargeur, la stipulation était opposable au destinataire réel⁶⁶⁸.
- en droite ligne des deux arrêts de 2008, la cour d'Aix, saisie d'un litige relatif au commerce de fruits (avocats chargés au Kenya par un transporteur belge et déchargés à Marseille) a jugé que le destinataire avait connaissance ou était censé avoir eu connaissance d'une clause conforme à l'usage qui attribuait compétence aux juridictions du pays, la Belgique, où le transporteur avait son siège⁶⁶⁹;
- lorsque la banque (suisse) émettrice d'un crédit documentaire

droit national applicable ne considère pas le destinataire (par hypothèse, non désigné au connaissement) comme l'ayant- cause du chargeur.

⁶⁶⁷ CA Aix-en-Provence, 8^e ch. A, 7 sept. 2011, n° 09/06787, Deutsche Afrika Linien GmbH c/ Dole France et a., DMF 2012, p. 252, sur renvoi après Cass. com., 16 déc. 2008, n° 08-10.460, précité : « Les juridictions du fond ont suivi le raisonnement. Ainsi, la loi allemande – applicable au litige – ne prévoyant pas que le destinataire non désigné au connaissement succède au chargeur, la **clause** lui est inopposable ».

⁶⁶⁸ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 9 nov. 2011, n° 10/22956 et 10/22960, Covea Fleet c/ AP Moller Maersk, DMF 2012, p. 246.

⁶⁶⁹ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 déc. 2011, n° RG : 10/19603, Axa et a. c/ Mark Gross et a., BTL 2012, p. 127

figure au connaissance en tant que destinataire. Devenant partie au contrat de transport, elle peut se voir opposer la clause attribuant compétence au tribunal du siège social du transporteur, stipulation conforme aux usages en la matière selon la Convention de Lugano⁶⁷⁰ du 16 septembre 1988⁶⁷¹.

111. Cas de la clause de compétence insérée dans la lettre de garantie; A l'occasion d'un contentieux pour responsabilité du transporteur maritime, il n'est pas rare que la partie qui saisie la juridiction d'une demande de condamnation du transporteur maritime saisisse en même temps le juge de l'exécution afin d'obtenir l'autorisation de saisir le navire tenu pour responsable dans le but de garantir des créances suffisamment importantes. Ici, le transporteur maritime formule une demande de mainlevée afin de libérer le navire et pour cela il demande à son assureur de responsabilité civile (P & I Club) ou à un organisme bancaire de délivrer une lettre dite « *de garantie* » ou un cautionnement⁶⁷². Ces documents contiennent l'engagement d'indemniser les dommages sur présentation soit d'un accord amiable entre les parties, soit d'une décision de justice et précisent en général la juridiction compétente en cas de litige. En présence de ces deux documents, la question se pose alors de savoir quelle disposition prévaut.

⁶⁷⁰Rappelons que cette Convention, liant les États de la CEE à ceux de l'AELE contient des dispositions similaires à celles de l'article 23 du Règlement n° 44/2001.

⁶⁷¹ Cass. com., 12 mars 2013, n°10-24.465, BTL 2013, p. 191, étant précisé que pas moins de 146 connaissements avaient été produits aux débats.

⁶⁷² selon les termes de l'ordonnance autorisant la saisie.

En réponse à cette difficulté, les juridictions françaises ont retenu le principe selon lequel la clause de compétence figurant dans la lettre de garantie prévaut selon les énonciations suivantes: « *le P & I Club avait reçu instruction irrévocable des propriétaires et/ou armateurs du navire d'accepter de soumettre le litige au tribunal de commerce de Rouen et que le transporteur ne contestait pas avoir donné cet ordre* »⁶⁷³.

On retrouvera cette position à l'occasion de plusieurs autres cas d'espèces, notamment celui de l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris en 2004 où s'agissant d'une lettre de garantie d'un P & I Club émise « *dans l'intérêt et forcément sur instruction* » de l'armateur, les juges soulignant la « *volonté spéciale bien déterminée de confier désormais le litige à la seule juridiction française* »⁶⁷⁴.

Ainsi, la notion de consentement de l'armateur pour soumettre le litige à une nouvelle juridiction est donc un élément fondamental dans l'appréciation de la clause de compétence car ainsi que l'a précisé le tribunal de commerce de Marseille, « *il n'est pas concevable [que le P & I Club agisse] de son propre chef sans en référer à son mandant* »⁶⁷⁵.

⁶⁷³ CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, Sté France Euro Tramp et a. c/ Mutuelles du Mans et a. BTL 2002, p. 241.

⁶⁷⁴ CA Paris, 1^{re} ch., 4 févr. 2004, n° 2003/17917, Generali France et a. c/ Jolie Maritime ; même sens, T. com. Marseille, 13 janv. 2006, n° 2005F02757, Fortis et a. c/ Sea Bean Maritime, DMF 2006, p. 856

⁶⁷⁵ T. com. Marseille, 10 oct. 2003, Axa et a. c/ Oceantramp shipping et a., BTL 2003, p. 703.

De la même manière, les juridictions françaises estiment que les assureurs du destinataire de marchandises, endommagées pendant leur transport maritime, subrogés dans les droits de leur assuré, doivent soumettre le litige à la juridiction convenue entre le destinataire, tiers porteur du connaissement, qui succède, en l'acquérant, au chargeur dans ses droits et obligations⁶⁷⁶.

112. *Pour conclure*, le transport maritime de marchandises étant souvent de dimension internationale, les litiges qui y sont liés posent la question de la compétence qui sera résolue en fonction que le transport est extracommunautaire, auquel cas, le juge appliquera la règle de droit commun des conflits, où que le transport est intracommunautaire et dans ce cas ce seront les textes européens qui se verront appliqués, le juge devra ici rechercher le lieu où l'obligation doit être exécutée, en tenant compte de la loi applicable.

La Cour de Cassation française n'est certes plus très exigeante sur les conditions de l'opposabilité de la clause de compétence au destinataire et considère la question par référence à l'usage; les juges du fond quant à eux, témoignent d'une certaine réserve à l'égard de ces clauses, ce qui est un juste retour l'ordre naturel des choses. Notons cependant, que ce n'est pas une règle absolue étant donné que nous retrouvons encore des décisions isolées, comme celle du 4 juin 2015, rendue par Cour d'Appel de Versailles, aux termes de laquelle la cour a estimé que le chargeur qui fait régulièrement

⁶⁷⁶ Cour Cass. Ch. Com. arrêt n° 194 du 17 fév. 2015, n° 13-18.086

transporter des conteneurs vers l'Algérie, est, en tant qu'opérateur habituel, censé connaître les clauses attributives de compétence figurant au connaissement maritime auquel il peut avoir recours et les avoir ainsi acceptées⁶⁷⁷.

Rappelons enfin, qu'en ce qui concerne les saisies conservatoires du navire, il n'est pas rare, hormis les cas où le fréteur intervient sans consulter l'affréteur, émetteur des connaissements, que le transporteur renonce au bénéfice de la clause de compétence car il privilégie ses intérêts à court terme étant donné qu'il doit repartir rapidement pour honorer d'autres contrats de transport de marchandises et le blocage de son navire dans un port représentera finalement une perte plus importante que de se borner sur la question de la compétence territoriale (soit l'exploitation de son navire)⁶⁷⁸.

c) La clause de compétence au regard des règles de droit algérien

L'article 747 du code maritime algérien permet aux parties d'inclure des stipulations contractuelles tendant à choisir le tribunal compétent pour trancher un litige éventuel découlant du contrat de transport de marchandises par mer⁶⁷⁹.

⁶⁷⁷ CA Versailles du 4 juin 2015, DMF 2016, p. 173, DMF 2016 h.s. p 82.

⁶⁷⁸ Lamy transport 2015- lettre de garantie et clause de compétence, p. 901.

⁶⁷⁹ Article 747 CMA : « *sous réserves des stipulations prévues ci-après, les dispositions du présent titre ne sont applicables que dans la mesure où d'autres stipulations n'ont pas été expressément convenues. Aux transports maritimes effectués entre les ports algériens et les ports étrangers, les dispositions*

De la même manière, l'article 106 du code civil⁶⁸⁰ fait de l'accord des parties une règle de loi et le juge algérien est, en principe, tenu de faire application des stipulations contractuelles conclues entre les parties.

On constatera ainsi, que cette règle se voit souvent appliquer par les juges du fond comme ainsi que nous l'illustre l'arrêt de la Cour d'appel d'Alger de 2014 qui a retenu la validité de la clause de compétence insérée dans le contrat conclu entre les parties et ainsi écarté la compétence du tribunal algérien au profit d'une juridiction étrangère⁶⁸¹.

Ainsi, le juge algérien estime que la clause de compétence est opposable à l'égard du chargeur de sorte qu'il écartera sa compétence si tel est l'accord des parties.

Même solution concernant le transport de marchandises par mer ou le destinataire est en même temps chargeur. Le juge algérien assimilera la position du destinataire à celle du chargeur qui a signé le contrat de transport et donc il a forcément acquiescé à la clause de compétence.

particulières de la convention internationale en la matière, dont l'Algérie est partie, sont applicables au besoin ».

⁶⁸⁰ Art. 106 cc algérien : « le contrat fait la loi entre les parties, il ne peut être révoqué, ni modifié que de leur consentement mutuel ou pour les causes prévues par la loi ».

⁶⁸¹ Arrêt ch. Com. de la Cour d'appel d'Alger, n° 2014/04113 du 14/12/2014.

Le problème réside dans les contrats où le destinataire reçoit le connaissance postérieurement à sa signature par le chargeur de sorte que la question de l'opposabilité des clauses insérées dans celui-ci posera problème étant donné que le destinataire n'est pas partie au contrat de transport maritime de marchandises dès sa conclusion.

Ici, la loi algérienne considère le destinataire comme étant tiers au contrat signé entre le chargeur et le transporteur maritime et donc le destinataire ne succèdera pas aux obligations du chargeur;

La solution adoptée par les juridictions algériennes sera donc assez proche de l'ancienne position des juridictions françaises dès lors, le juge algérien fera application du droit commun et regardera l'apposition de la signature du chargeur sur les stipulations du connaissance comme lui étant opposables à lui seul et non pas opposables au destinataire de la marchandise, sauf si le chargeur a accueilli l'accord préalable du destinataire.

Nous pouvons illustrer nos propos par les jurisprudences suivantes :

- Arrêt de la Cour Suprême Algérienne rendu en date du 27 septembre 2000 qui a censuré un arrêt de la cour d'appel au motif que celle-ci, se basant sur des clauses insérées au connaissance, s'est déclarée incompétente au profit d'un tribunal étranger
- estimant qu'elles primaient sur les stipulations

contractuelles⁶⁸².

Ici, la Cour suprême a fait application est dispositions du droit commun⁶⁸³.

- Arrêt de la Cour suprême algérienne rendu en 2010 par lequel la Cour a rejeté un moyen de la société Sloman Neptune qui avait soulevé l'incompétence du juge algérien au profit d'un tribunal étranger en invoquant la clause de compétence insérée au connaissement ; La Cour Suprême a indiqué que « *le connaissement concerne la relation entre le chargeur et le transporteur et cette relation ne peut avoir des conséquences pour le destinataire qui au demeurant n'est pas partie au contrat de transport, la clause de compétence ne lui est dès lors pas opposable* »⁶⁸⁴.
- Arrêt de la Cour suprême algérienne de 1999, dans lequel elle indique que le fait que le destinataire réclame sa marchandise et la retire en contrepartie de la remise de son exemplaire du connaissement au transporteur après l'avoir signé au préalable, n'est pas un élément retenu par les juges algériens pour apprécier l'opposabilité de la clause de compétence à l'égard du destinataire⁶⁸⁵.

⁶⁸² Arrêt Cour Suprême n° 120612 su 27/09/2000 ;

⁶⁸³ Les articles 41 et 41 du code de procédure civile et administrative.

⁶⁸⁴ Arrêt de ch. com. et mar. de le Cour Suprême n° 661705 du 03/03/2010, société Sloman Neptune c/ CAAT et l'entreprise portuaire d'Alger.

⁶⁸⁵ Arrêt de la ch. Com. et mar. de la Cour Suprême algérienne, chambre commerciale et maritime, n° 162697 du 16/12/1997, revue de la cour suprême algérienne, 1999.

113. Conclusion; La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient aucune disposition relative à la compétence des juridictions appelées à statuer sur la responsabilité du transporteur maritimes, le juge algérien va donc faire application de ses règles de droit commun. En conséquence, il peut admettre l'opposabilité de la clause de compétence si la partie intéressée rapporte la preuve que le destinataire était partie au contrat de transport, chose qui serait impossible à faire à moins que le chargeur soit en même temps destinataire de la marchandise. La solution serait donc de recueillir l'accord préalable du destinataire au plus tard au moment de la livraison de la marchandise étant donné que la Convention de Bruxelles de 1924 ne prohibe pas en matière de compétence juridictionnelle de clauses dérogeant au droit commun.

SECTION 2) La force probante de la clause compromissoire et son opposabilité au destinataire du connaissement.

La clause compromissoire est une stipulation contractuelle insérée soit au contrat de transport maritime directement ou par référence dans le but d'écarter la juridiction judiciaire au profit d'une instance arbitrale.

114. Les avantages de l'arbitrage ; L'arbitrage est un moyen de règlement alternatif très utilisé dans le commerce international. Cette attraction en matière commerciale a certainement pour raisons la spécialisation des arbitres, le pouvoir des parties à choisir leurs arbitres réputés et indépendants, qui vont pouvoir, en principe,

rendre une décision rapidement et de manière confidentielle⁶⁸⁶, sans oublier la simplicité de la procédure dans la mesure où elle est soumise à la loi des parties.

De la même manière que pour la clause de compétence, l'opposabilité de la clause compromissoire insérée dans le contrat au transport maritime de marchandise pose des difficultés à l'égard du destinataire de la marchandise dès lors que celui-ci n'est pas partie au contrat.

Il est, en effet, difficile d'imaginer un accord complet du destinataire qui n'était pas partie au contrat de transport de la marchandise et qui hérite de cette clause en acceptant de signer le connaissement au moment de réceptionner sa marchandise.

Cette question est au demeurant très importante en ce qu'elle implique pour le destinataire en cas de litige, en particulier, la prise en charge des frais de l'arbitrage que le destinataire sera contraint d'avancer pour faire valoir ses droits.

Même s'il existe aujourd'hui des sociétés de financement des procédures arbitrales appelées « *Third Party Funding* » (TPF)⁶⁸⁷ qui peuvent prendre en charge les frais de cette procédure en échange d'un pourcentage sur les dommages et intérêts obtenus et payés à l'issue du

⁶⁸⁶ É. Loquin, Les obligations de confidentialité dans l'arbitrage : Rev. arb. 2006, p. 323 et s.

⁶⁸⁷ https://www.sav-fsa.ch/de/documents/dynamiccontent/207_le-financement-de-contenieux-par-des-tiers.pdf.

procès, ce financement n'est cependant pas automatique car il est soumis à l'acceptation du dossier par l'organisme financeur, de sorte que les dossiers avec peu de chance de gain seront écartés. N'est-ce pas là un déséquilibre supplémentaire que subi le destinataire ?

Par ailleurs, la clause d'arbitrage est insérée par le transporteur maritime, celui-ci désignera en général un centre d'arbitrage connu dans le domaine maritime ; Vont donc recevoir compétence la chambre arbitrale maritime de Paris, la chambre arbitrale de Londres (*la London maritime Arbitration Association*), de New-York ou certain centre d'arbitrage en Asie⁶⁸⁸. L'Algérie n'a pas de centre d'arbitrage spécialisé dans le contentieux maritime⁶⁸⁹.

Alors que l'absence d'un centre d'arbitrage spécialisé en droit maritime en Algérie peut paraître étonnante pour un pays importateur à 80% par les voies maritimes, elle s'explique cependant par une évolution tardive de l'arbitrage en Algérie car ce mode de règlement des litiges n'était pas ouvert aux sociétés commerciales jusqu'à il y a quelques années; L'arbitrage en Algérie n'était admis qu'entre deux

⁶⁸⁸ Les centres d'arbitrage spécialisés, essentiellement dans les pays anglo-saxons : les plus réputés d'entre eux sont Society of Maritime arbitrators (New York depuis 1963), [http :www.maaus.com/](http://www.maaus.com/) ; (LMAA) London maritime arbitration association, London Court of International Arbitration (LCIA). Certains centres importants existent également en France avec notamment la chambre arbitrale maritime de Paris. On trouve également des centres en Asie : Tokyo maritime arbitration commission, Singapore chamber of maritime arbitration...

⁶⁸⁹ il existe à notre connaissance un seul Centre de Conciliation, de Médiation et d'Arbitrage de la CACI.

sociétés étatiques⁶⁹⁰ pour ce qui est de l'arbitrage interne, et ouvert à une catégorie d'entreprises étatiques, comme par exemple l'entreprise exploitant les richesses du sous-sol du Sahara concernant l'arbitrage international⁶⁹¹.

La réforme du code de procédure civile et administrative algérien en 2008⁶⁹², a eu pour objectif d'harmoniser les règles de procédures arbitrales avec celles qui existent en occident et en particulier en France⁶⁹³; L'Algérie a en conséquence affirmé sa volonté de développer ce mode règlement des litiges⁶⁹⁴ et les partenaires algériens peuvent désormais choisir l'arbitrage comme mode de règlement de leur contentieux.

On constate néanmoins que les partenaires algériens utilisent toujours peu ce mode de règlement, en particulier en matière maritime. Cela pourrait s'expliquer par le manque de connaissance de cette procédure du côté algérien ou plus généralement, parce que les importateurs algériens sont souvent des petites PMU qui n'ont pas les moyens de payer les frais d'une procédure arbitrale qui pourraient être équivalents à la valeur de la marchandise objet du litige.

⁶⁹⁰ voir arrêt de la Cour Suprême en date du 07/07/1992 sous le n° 96228.

⁶⁹¹ Décret n° 63-364 du 14 septembre 1963 portant publication d'un accord algéro-français relatif à l'arbitrage et d'une annexe signée à Paris le 26 juin 1963.

⁶⁹² Loi n° 08-09 du 25 février 2008 portant cde de procédure civile et administrative (voir livre V, titre II du code)

⁶⁹³ On a noté que la rédaction des nouveaux textes de droit algériens sont très similaires à ceux du code de procédure civile français.

⁶⁹⁴ Article 1442 CPC, articles 1007 et 1011 du code de procédure civile et administrative algérien.

115. *La clause compromissoire insérée au connaissement;* En réalité il est rare qu'un connaissement contienne une clause compromissoire. Elle est plus fréquente dans les connaissements dits "*de charte*" qui sont des connaissements simplifiés émis en considération d'une charte-partie à laquelle ils renvoient. On peut alors qualifier la clause compromissoire de clause par référence⁶⁹⁵.

Certes, notre étude ne traite ni du connaissement de charte-partie, ni des nombreux contentieux découlant de la clause compromissoire, qui concernent pour la plupart des règles de droit commun, mais il nous paraît néanmoins important de développer sommairement cette question car les difficultés liées à cette clause peuvent faire l'objet d'un débat judiciaire quant à son opposabilité et par conséquent la compétence du juge judiciaire ou rejaillir plus tard à l'occasion de l'exécution de la sentence arbitrale et poser des difficultés au moment de l'exequatur.

Ainsi, même si l'on retrouve cette clause dans la charte-partie (ou contrat d'affrètement) et que l'essentiel du contentieux concerne la relation entre fréteur et affréteur de navire, il n'en demeurant pas moins qu'une partie du contentieux issu du contrat de transport est traité par voie d'arbitrage, en particulier lorsque le titre de transport est un

⁶⁹⁵ E. Loquin, La clause d'arbitrage par référence : toujours l'incertitude : RTD com. 1993, p. 297. – X. Boucobza, La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international : Rev. arb. 1998, p. 495. – V. JCl. Procédure civile, Fasc. 1056

connaissance dit « de charte».

Ces connaissances renvoient ainsi aux conditions de la charte-partie⁶⁹⁶, d'où l'application de la clause d'arbitrage dans la charte.

Cette extension de la force obligatoire de la clause d'arbitrage aux contentieux nés du contrat de transport constitue l'une des difficultés des rapports entre arbitrage et transport. En effet, le recours à l'arbitrage suppose en principe un consentement préalable des parties en litige. Or, dans ce type de situation, les parties au contrat de transport se voient imposer le recours à l'arbitrage, alors même qu'elles n'y ont pas expressément consenti.

Cette question de l'opposabilité des conventions d'arbitrage aux parties au contrat de transport, et plus particulièrement au destinataire de la marchandise ou au tiers porteur du connaissance, alimente jurisprudence et doctrine en débats nourris depuis des années.

La jurisprudence française considère en effet que le litige entre le transporteur et un destinataire de la marchandise doit être porté devant le tribunal arbitral dès lors qu'il n'existe pas de cause de nullité ou d'inapplicabilité manifeste de la clause compromissoire⁶⁹⁷.

⁶⁹⁶ C'est le cas notamment des connaissances de la BIMCO. Une clause compromissoire CMAP est généralement stipulée dans la charte-partie SYNACOMEX concernant le transport de grains.

⁶⁹⁷ Arrêt navire PELLA, Cass. com. 21/02/2006, Clunet, Journal du droit international, n°2/2006, p.283, note C. Legros.

Ainsi, la clause n'est pas opposable par principe au destinataire bien qu'il n'y ait en général pas personnellement consenti. Cette question pourrait d'ailleurs se rencontrer dans tous les modes de transport dans la mesure où tous les contrats de transport de bien se caractérisent par leur nature tripartite (expéditeur, transporteur, destinataire), les clauses dérogatoires étant le plus souvent insérées dans le contrat de transport par le transporteur sans réelle négociation entre les parties⁶⁹⁸.

Ainsi, la jurisprudence française considère le destinataire comme partie-adhérente au contrat de transport maritime, son consentement est par conséquent soumis aux mêmes conditions que celles applicables à une partie initiale au contrat de transport.

De manière générale, le régime de la clause compromissoire est calqué sur celui de la clause de l'action du for dès lors, la loi régissant le problème d'effet relatif du contrat sera, en principe, la loi qui régit la convention contenant la clause compromissoire. Selon une opinion doctrinale majoritaire⁶⁹⁹, la loi du contrat doit être compétente pour décider à quelle personne s'applique les effets du contrat ou des clauses qu'il renferme. Tout comme la clause attributive de juridiction, la clause d'arbitrage suivra en cas de reventes successives des choses, le sort des autres droits et obligations énoncées par le contrat principal dans lequel elle s'insère.

⁶⁹⁸ arbitrage- clause compromissoire, « arbitrage et transport » par C. Legros , revue Transidit n°71 -2016.

⁶⁹⁹ F. Leborgne, « l'action directe en responsabilité dans le groupe de contrats » Thèse Renne I, 1995.

La question de la validité de la clause compromissoire doit être tranchée par le tribunal compétent ; Ainsi, en présence d'une clause compromissoire le juge pourra faire application soit de l'effet positif du principe de « compétence-compétence » et dans ce cas le juge ne se contentera pas de se prononcer sur la « nullité manifeste » de la clause compromissoire, il va déterminer si la clause est valable ou pas en application des critères de références tels que « les usages » et « l'acceptation tacite » du destinataire⁷⁰⁰ ; ou bien en application de l'effet négatif du principe « compétence-compétence » qui limite le contrôle du juge sur la « nullité manifeste » de la clause.

116. Application du principe de « compétence-compétence » par le juge français ; L'insertion d'une clause compromissoire, n'exclut pas que les parties puissent saisir le juge des référés d'une demande de mesures urgente. De la même manière, le juge des référés reste compétent pour les demandes de provision à condition que le tribunal arbitral n'ait pas été encore saisi⁷⁰¹.

En revanche le tribunal arbitral est seul compétent pour se prononcer sur sa compétence, alors même que celle-ci est contestée sur le fondement de la nullité de la convention principale, le principe dit « compétence-compétence » interdisant au juge judiciaire toute intrusion en la matière.

⁷⁰⁰ O. Cahard, note sous Cass. 1^{ère} civ. 22/11/2005, Rev. arb. 2006, n°2, p.438.

⁷⁰¹ Voir article 809 CPC

L'application de ce principe n'a cependant pas toujours été évidente et les juges français ont longtemps hésité en ce qui concerne l'opposabilité à cette clause au destinataire de la marchandise.

Le débat autour de cette question a été traité en même que pour la clause de compétence de sorte qu'on estime aujourd'hui que la clause d'arbitrage est opposable au destinataire dans les mêmes conditions que la clause de compétence judiciaire.

Ainsi la cour de cassation est aujourd'hui très favorable au développement de l'arbitrage et est, selon le Professeur Delebecque, très accueillante⁷⁰² en ce qui concerne la question de la validité de la clause compromissoire. Il appartient, selon la chambre commerciale⁷⁰³, au tribunal arbitral de statuer sur sa propre compétence en application du principe « compétence-compétence »⁷⁰⁴.

Il en résulte que lorsqu'une partie prétend qu'elle n'est pas liée par une clause compromissoire ou que celle-ci n'est pas valable ou encore ne lui est pas opposable, de s'adresser en priorité aux arbitres.

Cet aspect positif du principe de compétence est corroboré par son aspect négatif, régi par le code de procédure civile⁷⁰⁵ selon lequel le juge

⁷⁰² Voir droit maritime, Ph. Delebecque, page 556

⁷⁰³ Navire Pella, Cass. com., 21 févr. 2006 : BTL 2006, p. 166 ; DMF 2006, p. 383, obs. Ph. Delebecque ; JDI 2006, p. 283, note C. Legros

⁷⁰⁴ CPC, art. 1466

⁷⁰⁵ Art. 1458 CPC

saisi alors qu'existe une clause d'arbitrage doit se déclarer incompétent, et renvoyer au tribunal arbitral, à moins que la clause ne soit manifestement nulle⁷⁰⁶.

Dès lors, la seule limite à l'efficacité de la clause d'arbitrage à l'égard du destinataire ou tiers porteur, réside dans la possibilité de démontrer que telle clause est « manifestement inapplicable »⁷⁰⁷. Tel est le cas, selon le Professeur Bonassies⁷⁰⁸, lorsque la clause est manifestement inopposable⁷⁰⁹ comme par exemple, le cas où la clause était contenue dans une « *booking note* » laquelle avait été remplacée par le connaissement émis par la suite, lequel ne comportait pas de clause d'arbitrage⁷¹⁰, ou encore l'exemple d'une clause d'arbitrage figurant dans un connaissement qui pourra être mise en échec par une lettre de garantie au déchargement comportant une attribution de compétence différente⁷¹¹.

La clause peut ainsi être évincée à condition toutefois que la nouvelle

⁷⁰⁶ Cette même règle a été consacrée par l'article 1009 alinéa 2 du code de procédure civile et administrative dispose : « si la clause compromissoire est, soit manifestement nulle, soit insuffisante pour permettre de constituer le tribunal arbitral, le président du tribunal le constate et déclare n'y avoir lieu à désignation ».

⁷⁰⁷ Jurisclasseur, Fasc. 1269 : COMMERCE MARITIME . – Contrat de transport de marchandises. Responsabilité du transporteur. – Régime international : conflits de lois, conflits de conventions, conflits de juridictions.

⁷⁰⁸ P. Bonassies, Traité de droit maritime, op. cit., n° 1169, p. 755

⁷⁰⁹ V. Cass. 1re civ., 11 juill. 2006, n° 05-80.890 : Bull. civ. 2006, I, n° 366, p. 314 ; D. 2006, pan. 3029, obs. Th. Clay ; RTD com. 2006, p. 764, obs. E. Loquin ; JCP G 2006, I, 187, n° 10, obs. Ch. Seraglini ; Rev. crit. DIP 2007 p. 128, note F. Jault-Seseke

⁷¹⁰ Cass. 1re civ., 27 avr. 2004 : Bull. civ. 2004, I, n° 112

⁷¹¹ DMF 2006, obs. Cachard, p. 856 ; Ph. Delebecque, "Anti-suit injunction" et arbitrage : quels remèdes ? : Gaz. CAMP n° 12 – Hiver 2006-2007, p. 1.

attribution de compétence ait bien été acceptée par les parties auxquelles on l'oppose⁷¹².

Ainsi, s'il y a lieu à une importante et difficile réflexion pour établir si le destinataire est, ou non, lié par la clause, l'inopposabilité ne pourra être qualifiée de manifeste, de sorte que le juge étatique devra renvoyer les parties vers le tribunal arbitral⁷¹³.

Après avoir franchi la barrière de l'opposabilité de la clause d'arbitrage puis celle de la validité de cette clause, la question de l'exécution d'une sentence arbitrale internationale pose souvent difficulté lorsqu'une des parties refuse la sentence. Dans ce cas, ce sera au juge judiciaire de trancher cette question en application de la convention de New York du 10 juin 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères ratifiée par l'Algérie⁷¹⁴ et la France.

117. Application du principe de « compétence-compétence » par le juge algérien ; Le nouveau code de procédure civile et administrative algérien a ouvert les portes des modes alternatifs de règlement des litiges à toute personne ayant intérêt à condition que cela ne concerne pas des questions liées à l'ordre public ou l'état des

⁷¹² Cass. com., 13 nov. 2002, n° 00-19340, inédit

⁷¹³ CA Paris, 5 juill. 2006 : JCP G 2006, IV, 2912. – Cass. 1re civ., 11 juill. 2006, n° 05-18.681 : Bull. civ. 2006, I, n° 365, p. 313 ; RTD com. 2006, p. 947, obs. Ph.

Delebecque

⁷¹⁴ Loi n° 88-18 du 12 juillet 1988 portant adhésion à la convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, adoptées par la conférence des Nations Unies à New-York le 10 juin 1958.

personnes⁷¹⁵.

De même l'article 1008 du code précité prévoit que : « *La clause compromissoire doit, à peine de nullité, être stipulée par écrit dans la convention principale ou dans un document auquel celle-ci se réfère. Sous la même sanction, la clause compromissoire doit, soit désigner le ou les arbitres, soit prévoir les modalités de leur désignation* ».

Le principe « compétence-compétence » trouve donc son application chez les juges algériens à condition que la clause compromissoire soit opposable aux parties au contentieux et qu'elle ne soit pas manifestement nulle⁷¹⁶.

Cependant, de la même manière que pour les clauses de compétences de juridiction, la clause compromissoire n'est opposable au destinataire que s'il est rapporté la preuve de son acceptation de ladite clause. Or, la Convention de Bruxelles originel et le code maritime algérien sont muets sur ce point. Le raisonnement du juge algérien sera dès lors assez simple, tant qu'il n'a pas été rapporté la preuve du consentement du destinataire par un écrit distinct de celui du connaissement, la clause ne lui sera pas opposable.

La jurisprudence algérienne actuelle est, hélas, assez pauvre en ce qui concerne la question de l'opposabilité de la clause compromissoire

⁷¹⁵ Art. 1006 code de procédure civile et administrative : « toute personne peut compromettre sur les droits dont elle a la libre disposition. On ne peut compromettre sur les questions l'ordre public, l'état et la capacité des personnes.. »

⁷¹⁶ voir arrête de la Cour suprême n°791649 du 04/07/2012 Voir aussi l'arrêt n° 804074 du 08/11/2012

insérée au contrat de transport maritime de marchandise de sorte que nous nous baserons sur la jurisprudence concernant la clause de compétence pour tenter d'illustrer nos propos.

Dans un arrêt de 2010, la Cour Suprême algérienne a rejeté le moyen tiré de l'opposabilité d'une clause de compétence par l'argumentation suivante : « le connaissement concerne la relation entre le chargeur et le transporteur maritime et il ne peut y avoir d'incidence sur le destinataire,..., il ne ressort pas non plus de l'article 746 du code maritime que le détenteur du connaissement soit considéré comme une partie au contrat de transport maritime de marchandises »⁷¹⁷.

Par un autre arrêt rendu la même année, la Cour suprême algérienne a rejeté un moyen soulevé par la société Sloman Neptune tendant à écarter la compétence du juge algérien au profit d'un tribunal étranger par la motivation suivante : « *le connaissement concerne la relation entre le chargeur et le transporteur et cette relation ne peut avoir des conséquences pour le destinataire qui au demeurant n'est pas partie au contrat de transport, la clause de compétence ne lui est dès lors pas opposable* »⁷¹⁸.

On en déduira que pour la Cour suprême algérienne, le destinataire n'est pas partie au contrat de transport de marchandise et ne peut en

⁷¹⁷ Arrêt de la ch. Com. et Mar. de la Cour Sup. n° 661705 du 03/06/2010, revue de la Cour sup. année 2012.

⁷¹⁸ Arrêt de la chambre commerciale et maritime de la Cour Suprême n° 661705 du 03/03/2010, société Sloman Neptune c/ CAAT et l'entreprise portuaire d'Alger.

conséquence se voir appliquer des clauses tirées de ce même contrat.

En juxtaposant cette jurisprudence au cas de la clause compromissoire nous en concluons que le juge algérien aura tendance à écarter le moyen tiré de l'opposabilité de la clause compromissoire au motif que le destinataire n'est pas partie au contrat de transport de marchandise par mer.

De la même manière que pour le juge français, le juge algérien peut écarter la clause d'arbitrage s'il estime que celle-ci est manifestement nulle, la question est cependant de savoir quelle serait la loi applicable s'il s'agit d'un arbitrage international.

Ici, à défaut d'un accord conclu entre les parties, le juge algérien appliquera la loi de son pays pour apprécier la validité de la clause compromissoire.

Ce même raisonnement sera utilisé pour les demandes d'exequatur des sentences étrangères.

D'après le professeur Belki⁷¹⁹, le juge algérien peut refuser l'exequatur d'une sentence arbitrale internationale au motif que la clause compromissoire est nulle en application du droit algérien et ce

⁷¹⁹ article du professeur Nouredine Belki « l'exécution des sentences arbitrales internationales et les moyens de recours en droit algérien » - revue de la cour suprême n° 2/ 2013, p. 48.

même si elle ne l'est pas dans la législation du pays où s'est déroulé l'arbitrage⁷²⁰.

Nous restons cependant réservés sur ce point, car en application de l'article 1051 du code de procédure civile et administrative algérien⁷²¹, le champ de contrôle du président du tribunal auquel est soumise la demande d'exequatur se limite à vérifier que la sentence n'est pas « contraire à l'ordre public international », il n'est dès lors pas compétent pour vérifier la véracité de l'application du droit algérien pour une sentence arbitrale internationale.

118. Conclusion Chapitre B ; La question de l'opposabilité de la clause compromissoire a suivi un long périple jurisprudentiel en France qui a conduit à revirement plus ouvert et plus accueillant en la matière.

Ce n'est certes pas le cas en Algérie pour l'instant, car l'évolution de l'économie du marché algérien ne manquera pas de faire changer la jurisprudence comme cela a été le cas en France.

Des questions restent cependant posées concernant la loi que le juge devra appliquer pour statuer sur l'exequatur d'une décision étrangère écartant la clause compromissoire, le juge français doit-il faire

⁷²⁰ voir article 1056-2 du code de procédure civile et administrative

⁷²¹ art. 1051 CCAA: « Les sentences d'arbitrage international sont reconnues en Algérie si leur existence est établie par celui qui s'en prévaut et si cette reconnaissance n'est pas contraire à l'ordre public international »

application de ses lois internes o ù le règlement européen ?

Le règlement européen semble écarter l'arbitrage de son champ d'application⁷²² ; Le juge français procédera donc à un examen selon son code de procédure civile et les accords éventuels que la France, comme celui conclu avec l'Algérie de la même manière que le juge algérien à l'égard des décisions qui émanent des juridictions françaises.

119. Conclusion du premier titre ; Les moyens tirés de la nullité des formes soulevées par les parties tirent en principe leur source des dispositions de droit commun, mais en matière de transport maritime de marchandises des règles spécifiques à ce contentieux sont applicables. En effet, les questions liées aux clauses insérées au contrat de transport maritime de marchandises ne sont pas admis de la même manière que pour un contrat soumis au code civil car les énonciations que comporte le connaissance, même sommaires, sont déterminantes dans l'appréciation des règles de forme légales et contractuelles de recevabilité de l'action découlant du contrat de transport maritime de marchandises.

C'est pourquoi, il est recommandé aux petites entreprises souhaitant importer ou exporter à l'étranger de passer par des commissionnaires de transport.

⁷²² Arbitrage et droit de l'Union européenne, sous la direction de Pierre Mayer, p16, éd. 2012, volume 38.

TITRE II) Les moyens de fond sources du contentieux maritime **de transport de marchandises :**

Nous avons vu que l'action contre le transporteur maritime qui n'a pas honoré son contrat est soumise d'abord aux règles de recevabilité de l'action telles que prévues au droit commun et dans les procédures propres au contentieux maritime de transport de la marchandise.

Nous avons démontré dans la première partie que la forme de rédaction du connaissement et les énonciations qu'il comporte, bien que souvent très sommaires, sont déterminantes dans l'appréciation des règles de forme légales et contractuelles de recevabilité de l'action découlant du contrat de transport de marchandise par mer.

Dans cette deuxième partie, nous verrons qu'une fois les questions de recevabilité ont été vidées, d'autres questions relatives à la recevabilité de l'action du destinataire vont être soulevées, à commencer par la loi applicable au regard des dispositions législatives applicables et au regard des accords conclus entre les parties (CHAPITRE A) pour enfin discuter des questions relatives à l'état de la marchandise au moment de sa livraison au destinataire (CHAPITRE B).

Ici, nous verrons que, même si l'action en responsabilité est justifiée, elle est limitée par la loi.

C'est à la lumière de ces analyses que peuvent prendre forme les pièces d'un dossier contentieux que le destinataire ou son représentant peuvent mettre en forme en vue d'une action en justice.

CHAPITRE A) Les exceptions de fond tirés de la loi applicable au contrat de transport de marchandise par mer (Paramount) :

Sauf accord contraire, le règlement des litiges liés à l'exécution du contrat de transport maritime de marchandises est soumis à la juridiction et à la loi du port de déchargement de la marchandise.

La loi applicable au contrat de transport de marchandises est déterminée selon qu'il s'agisse d'un transport intérieur ou d'un transport international. Ce sont donc les règles posées par la loi de chargement ou de déchargement qui vont déterminer le droit applicable au contentieux maritime (SECTION 1)

Les contrats de transport de marchandises étant souvent soumis au droit international en raison de leur nature même, ils comportent presque systématiquement une clause désignant la loi applicable au contrat, dite clause Paramount. Cependant, soumises au juge français, elles n'auront pas la même portée que si elles étaient soumises au droit algérien (SECTION 2). De même, leur interprétation donne lieu à un important contentieux limitant ainsi le champ de la liberté contractuelle (SECTION3)

L'utilisation de ces clauses requiert donc une grande attention en raison de leur complexité juridique et de leurs enjeux économiques car cela pourrait causer de nombreuses difficultés menant à un contentieux long et parfois mêmes inutile.

SECTION 1) Règles posées par la loi pour déterminer le droit applicable.

Pour déterminer la loi applicable au contrat de transport de marchandise par mer, il faut répondre à deux questions :

- s'agit-il d'un transport intérieur ou d'un transport international ?
- à quel stade du transport l'évènement ayant causé le dommage a-t-il eu lieu ?

Cependant, la recherche de la loi applicable se heurte à d'autres difficultés⁷²³ :

- Chaque texte détermine son propre champ d'application en fonction des différents critères : caractère international ou national du transport, lieu de chargement ou de déchargement des marchandises, lieu d'émission du connaissement (ou des documents de transport utilisés), voire de la nature des marchandises ou du mode de chargement sur le navire (certains

⁷²³ Lamy transport, tome 2, 2016 – ch. 2 : champ d'application des différents textes en transport maritime

transports étant exclus, en tout ou partie, d'autres étant soumis à des règles particulières) ;

- aucun texte ne couvre impérativement l'ensemble des modalités d'une opération de transport maritime moderne. Ainsi les opérations de préparation et de manutention terrestres ne sont-elles pas comprises dans le champ d'application de la Convention de Bruxelles ;
- les parties peuvent être autorisées, dans certaines circonstances et sous certaines conditions, à adopter les dispositions conventionnelles dérogatoires au régime qui aurait dû être appliqué ;
- enfin, une loi de police étrangère peut trouver application à l'occasion de l'exécution d'un transport⁷²⁴.

La recherche de la loi applicable en droit français passe par l'application des règles énoncées à l'article 4.4 de la Convention de Rome qui dispose que la loi applicable au contrat de transport de marchandises est celle du pays dans lequel le transporteur a sa résidence principale, dès lors que cette loi est aussi celle du lieu de chargement, du lieu de livraison ou le lieu de résidence habituelle de l'expéditeur. Toutefois, si le contrat a des liens plus étroits avec un autre Etat, la loi de cet Etat trouvera application. Le Règlement de Rome I reprend ces dispositions mais fait

⁷²⁴ Par deux arrêts de la Cour de cassation du 25 juin 2005 l'une émanant de la chambre civile et l'autre de la chambre commerciale portant n° 02.14-686 pour la première et n° 00-15-734 pour la deuxième, elles imposent aux juges du fond : 1- la recherche de la teneur du droit étranger, « soit d'office , soit à la demande d'une partie qui l'invoque », cette recherche se fait avec le concours des parties et « personnellement s'il y a lieu » ; 2- donner à la question litigieuse une solution conforme au droit positif étranger

également référence à la loi du pays où se situe la livraison quand les critères propres au transport ne sont pas remplis⁷²⁵.

Ainsi, la loi française s'applique à une expédition du Mexique à destination de Rungis, via les Etats-Unies et la Belgique⁷²⁶, effectuée par un transporteur allemand.

En droit algérien, l'article 747 du code maritime algérien dispose : « *Sous réserves des exceptions prévues ci-après, les dispositions du présent titre ne sont applicables que dans la mesure où d'autre stipulation n'ont pas été expressément convenues. Aux transports maritimes effectués entre les ports algériens et les ports étrangers, les dispositions particulières de la convention internationale en la matière, dont l'Algérie est partie, sont applicables au besoin* » ;

La loi algérienne est de tradition jurisprudentielle francophone, elle appliquera en matière de transport international de marchandises la loi du lieu d'exécution du contrat.

En effet, l'article 18 du code civil algérien qui énonce : « *les obligations contractuelles sont régies par la loi d'autonomie dès lors qu'elle a une relation réelle avec les contractants ou le contrat.*

A défaut, c'est la loi du domicile commun ou de la nationalité commune qui sera appliquée.

A défaut c'est la loi du lieu de conciliation du contrat qui sera

⁷²⁵ Incidence de la Convention de Rome et du règlement communautaire « Rome1 », Lamy transport t.2 ; 591.

⁷²⁶ Cass. com. 04/03/2003, n°01.01.043, bull. civ. IV, n°33, DMF 2004, HS n°8, p71

applicable... »

Ainsi, les obligations contractuelles sont régies par la loi du lieu où le contrat a été conclu, à moins que les parties conviennent qu'une autre loi sera appliquée. Par extension, la loi applicable sera la loi du port d'arrivée⁷²⁷

Comme le rappelle l'adage « *le juge aimant bien sa loi nationale* » ; *le comportement du juge pourrait être tributaire de cette praxis.*

Ainsi, la loi applicable pour un transport entre l'Algérie et la France est en principe soumise à la Convention de Bruxelles de 1924, mais si le litige concerne des points de droit non prévus par cette dernière, le juge algérien se référera à sa loi nationale pour trancher le litige.

Le mode de recherche de la loi applicable par les juges algériens est ainsi différent de celui des juges français.

L'analyse de la jurisprudence française ne permet cependant pas de citer une méthode précise dans la détermination de la loi applicable. Nous verrons en effet, qu'il existe une concurrence entre la méthode directe et indirecte et la méthode des lois de police et la méthode indirecte.

Pour illustrer nos propos, reprenant quelques exemples empruntés à la

⁷²⁷ les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, par Fatima BOUKHATMI, DMF, n°610, 1^{er} décembre 2000.

jurisprudence française :

- Dans susvisée du « Navire Juris Avots » la Cour d'Appel de Paris applique directement les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 sans passer par la méthode des règles de conflit. Le transport maritime litigieux liait Marseille à Alger, la France ayant ratifié la Convention de Bruxelles d'origine et ses deux protocoles d'amendement. L'Algérie, pour sa part, n'a ratifié que la Convention de Bruxelles de 1924. Quant au connaissement, celui-ci avait été émis à Marseille ou se trouvait le port du départ⁷²⁸.

La Cour d'appel de Paris a fait application de la Convention de Bruxelles originelles au motif que ses conditions d'application étaient remplies, en l'espèce c'est le critère du lieu déchargement des marchandises en Algérie qui a été retenu.

- Dans l'affaire « Aïn Oussera »⁷²⁹ le transport maritime avait été effectué par un armateur domicilié en Algérie, entre les Etats-Unis et l'Egypte, ce dernier pays ayant ratifié les Règles de Hambourg. Le connaissement avait été émis aux Etats-Unis qui ont ratifié les Règles de la Haye, mais ne sont pas liés aux Règles de Hambourg, et il comportait une clause « Paramount » désignant la loi américaine, le Carriage

⁷²⁸ CA Aix-en-Provence, 2^{ème} ch., arrêt n° 13 du 14 janvier 2010 n° RG : 07/14620 , AG Distribution c/ SNTM (CNAM).

⁷²⁹ TC Paris, 10 sept. 1997 (BTL 1998.183).

of Goods by sea Acte (COGSA) de 1936.

Le tribunal de Paris a choisi ici l'application directe des Règles de Hambourg au motif que ses conditions d'application étaient remplies (le port de déchargement était l'Égypte) alors que la Convention de Bruxelles était également applicable puisque les connaissements avaient été émis aux Etats-Unis, pays contractant. Et aussi parce que le connaissement désignait la loi américaine, le COGSA⁷³⁰.

- Notre dernière illustration est tirée d'un arrêt de la Cour de Cassation concernant un transporteur algérien (CNAN) qui s'est engagé à transporter de Marseille à Alger trois climatiseurs pour lesquels trois connaissements ont été émis, donnant compétence à la loi algérienne pour les questions pouvant se poser hors du champ d'application de la Convention de Bruxelles de 1924. Sur renvoi, la Cour d'Aix a rappelé que le contrat était soumis à la loi algérienne⁷³¹.

Ici la jurisprudence française n'a pas fait application des règles des conflits de lois et a raisonné en termes d'équivalence. Il s'agit, selon le Professeur Delebecque de se demander si la situation de fait constatée par le juge

⁷³⁰ Le Connaissement Maritime Et Conflit De Lois Binnaz Topaloğlu, LL.M. page 308. [Annales XLIII, N. 60, 283-336, 2011],

⁷³¹ Arrêt de la Cour de cassation, cham. Com. du 10 Juillet 2012 , N° 10-17.325, 809 .sté . CNAN Group c/ Société AG distribution.

aurait les mêmes conséquences en vertu de la loi appliquée, qui est généralement la loi du for, comme en vertu de la loi désignée par les règles de conflits⁷³².

Pour finir, il y a lieu de souligner que si des dispositions conventionnelles sont intégrées dans l'ordre juridique de l'Etat signataire, le recours à une règle de conflit devient nécessaire, dès lors on ne peut résoudre un conflit de lois sans l'aide d'une règle qui désigne une loi parmi celles qui sont en présence ; le procédé direct ne se suffit pas de lui-même, il doit être combiné avec le procédé indirect, même si celui-ci se réduit à donner automatiquement compétence à la loi du for⁷³³.

SECTION 2) Règles posées par l'accord des parties dites « clauses Paramount »

Alors que le consensualisme du contrat de transport permet aux parties d'inclure des clauses visant à désigner la loi applicable, cette règle n'est cependant pas absolue comme il a été développé ci-dessus pour les transports entre l'Algérie et la France.

La clause dite « Paramount » est en effet une clause du choix de la loi applicable. Elle a pour finalité de déterminer le régime juridique

⁷³² L'équivalence des législations à l'épreuve du droit maritime algérien et du droit maritime français, professeur Ph. Delebecque, ouvrage « Mélanges en hommage à Abdallah NABHAMOU », p313-323.

⁷³³ P. MAYER , V. HEUZE, Droit international privé, p.101 n° 136.

applicable à l'opération de transport maritime considérée⁷³⁴. Ce sera un régime tiré d'une convention internationale telle que :

- La Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, connue sous le nom de « Règles de La Haye », modifiée par un premier protocole en 1968, désigné sous le vocable « Règles de La Haye-Visby », et par un second protocole en 1979;
- La Convention des Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978, dites « Règles de Hambourg »⁷³⁵, Ou un régime de législation national tel que par exemple : « *Carriage of goods by sea act* »⁷³⁶

120. Validité de la clause Paramount ; Pour la validité de la clause Paramount, la jurisprudence française exige que soient remplies les deux conditions suivantes:

- la clause *Paramount* doit figurer sur le connaissement, de façon suffisamment lisible, selon les critères retenus en matière de transports maritimes internationaux pour les

⁷³⁴ Lamy transport T.2, partie 4, chapitre 2, section 1, art. 595 la clause Paramount : définition.

⁷³⁵ Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, form. 4, La clause Paramount dans les contrats maritimes, Formule par Régis MAHIEU directeur juridique.

⁷³⁶ Carriage of Goods By Sea Act 1992.

clauses attributives de juridiction⁷³⁷. Cette condition est dès lors nécessaire, mais elle n'est pas suffisante ;

- la clause *Paramount* doit avoir été connue et acceptée par le chargeur ou son représentant, la preuve de cette acceptation devant être rapportée par le transporteur⁷³⁸.

121. *Opposabilité de la clause Paramount* ; les clauses *Paramount* existaient dès avant l'entrée en vigueur du Protocole modificatif de 1968, mais elles pouvaient être tenues en échec par une législation interne impérative⁷³⁹. Tel n'est plus le cas en France sous l'empire du Protocole modificatif de 1968 qui prévoit expressément l'application de la Convention de Bruxelles amendée à tout connaissance relatif à un contrat de transport international quand ce connaissance stipule que

⁷³⁷ Ont été jugées inopposables : 1- une clause écrite en caractères indéchiffrables sans le secours d'une loupe (CA Rouen, 8 févr. 1974, BT 1974, p. 261 ; CA Versailles, 12^e ch., 15 oct. 1992, SCCM et a. c/ Turiski et a. ; CA Bordeaux, 2^e ch., 8 janv. 1987, The Bank Line c/ Washington International Insurance et a.) ; 2- une clause comportant quelques lignes « noyées » dans un texte d'une très grande longueur ou difficilement déchiffrable (CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, MGFA et a. c/ Cotunav) ; 3- une clause rédigée en très petits caractères, insérée sans distinction parmi 36 articles (CA Aix-en-Provence, 20 mars 1979, BT 1979, p. 364 ; T. com. Paris, 7 mars 1979, DMF 1980, p.416).

En revanche, ont été jugées opposables : 1- une clause imprimée en petits caractères, au motif que la rédaction des documents maritimes suit en tout temps et en tout lieu les mêmes usages (T. com. Paris, 6 mars 1973, DMF 1974, p. 98 ; CA Paris, 27 juin 1980, DMF 1981, p. 85) ; 2- une clause contenue dans un paragraphe spécial séparé du précédent par un double interligne (CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440).

⁷³⁸ CA Paris, 14 mars 1985, DMF 1987, p. 364, retenant que, dans l'espèce, il ne résultait d'aucun élément que le chargeur ait eu connaissance des stipulations figurant au dos des connaissances et qu'il les ait acceptées ; Cass. com., 5 juill. 1988, no 87-10.566, BT 1989, p. 449

⁷³⁹ T. com. Paris, 14 mars 1973, BT 1974, p. 274

Décret n° 64-71 du 02 Mars 1964, JO N° 28 du 03 avril 1964, n° 414, portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

« les dispositions de ladite Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat »⁷⁴⁰.

La France et l'Algérie ont adopté la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Contrairement à la France, l'Algérie n'a pas ratifié les versions modifiées de la Convention susvisée de sorte que cette clause peut être mise en échec par le juge algérien et ce même si le code maritime algérien admet que les parties puissent insérer des clauses dans le contrat de transport maritime.

En effet, la règle pour l'opposabilité de la clause Paramount n'est pas la même selon que cette clause désigne dans ses conditions la Convention de Bruxelles originelle ou révisée⁷⁴¹. C'est pourquoi, la question de son opposabilité dans un transport entre un port français et un port algérien est importante à poser et devra être traitée dans cette partie.

En tout état de cause, il existe des différences notables entre les deux textes (convention de Bruxelles originelle et modifiée) en ce qui concerne, le mode de calcul et le montant de l'indemnité normalement due et les cas dans lesquels la limitation légale de responsabilité peut

⁷⁴⁰ Protocole 1968, art. 10 c

D. 25 mars 1937 : Journal Officiel 8 Avril 1937. – V. JCl. Transport , Fasc. 1252 à 1262, 1268 et 1269

⁷⁴¹ Lorsque le connaissance est émis dans un État contractant ou, à défaut, lorsque le transport a lieu au départ du port d'un État contractant. Les parties peuvent également donner conventionnellement compétence à la convention, au moyen de la clause Paramount.

être invoquée.

Selon la doctrine dominante, lorsque la clause Paramount renvoie à la convention révisée, celle-ci s'appliquerait en tant que traité régulièrement ratifié et « *rendu applicable selon ses propres dispositions, par la volonté des parties* »⁷⁴². Selon le Professeur J.M Jacquet: « *Lorsqu'une clause Paramount désigne la convention révisée, celle-ci s'applique selon l'une des conditions qu'elle a mise à sa propre application et il n'y a aucune raison de considérer qu'elle est incorporée* »⁷⁴³.

Mais, lorsqu'une clause *Paramount* se réfère à la Convention de 1924 non révisée, dont aucune disposition ne prévoit l'application par le seul effet de la volonté des parties, le statut d'une telle clause est nécessairement inférieur et donc n'est plus applicable en tant que traité international dès lors qu'aucun des éléments qui délimitent de plein droit son champ d'application ne se rencontre⁷⁴⁴. En conséquence, les dispositions de la Convention de Bruxelles adoptées par les parties deviennent de simples stipulations contractuelles⁷⁴⁵.

En France, depuis un arrêt de la Cour de cassation de 1987 le juge

⁷⁴² selon la formule de M. Lagarde commentant l'arrêt *navire Hilaire-Maurel* rendu le 4 février 1992, source *Le Connaissance Maritime Et Conflit De Lois* page 321.

⁷⁴³ J.M. JACQUET : « L'incorporation de la loi dans le contrat », *Tavaux du Comite français de droit international prive*, 1993-1995, p. 23, spec. p. 30.

⁷⁴⁴ S. CHEVAL: « La clause Paramountt : aspects de droit international prive », *Gazette du Palais*, 5 aout 2006, n°17, p. 17.

⁷⁴⁵ *Le Connaissance Maritime Et Conflit De Lois* page 321.

prend en considération la rédaction du nouvel article 10, ce qui conduit à distinguer les deux hypothèses suivantes⁷⁴⁶:

- *Le pays dans lequel le connaissement a été émis ou d'où le navire est parti a ratifié la Convention de 1924 mais pas le Protocole de 1968* : On doit tenir pour acquise la solution selon laquelle le transport en cause sera exclusivement soumis à la Convention de Bruxelles de 1924, les dispositions de l'article 10 ne se trouvant pas remplies, puisque le pays concerné n'est pas un État contractant⁷⁴⁷.
- *Le connaissement a été émis en France (ou dans un pays lié par les deux textes) ou le transport s'effectue au départ de France (ou d'un pays lié par les deux textes) à destination d'un pays simplement signataire de la Convention de Bruxelles de 1924*⁷⁴⁸.

Se fondant sur la nouvelle rédaction de l'article 10, les tribunaux français considèrent qu'il y a lieu d'appliquer la Convention amendée, la circonstance que le pays de destination n'ait pas ratifié le Protocole

⁷⁴⁶ Lamy transport 2015, partie 4 ; art. 590 - Convention de Bruxelles amendée par le Protocole de 1968.

⁷⁴⁷ Cass. com., 15 juill. 1987, n° 86-10.409 R, rejetant le pourvoi contre CA Rennes, 10 oct. 1985, DMF 1987, p. 46 ; CA Aix-en-Provence, 6 déc. 1984, Navigazione Beta c/ Agrimpex CY Ltd, cette décision reprenant même l'exigence de la ratification par les deux pays ; CA Aix-en-Provence, 6 juill. 1987, DMF 1988, p. 390 ; CA Paris, 5^e ch., 19 déc. 1996, BTL 1997, p. 244, en extrait et CA Montpellier, 2^e ch., 12 août 1998, Helvetia c/ Setramar.

⁷⁴⁸ Lamy transport 2015, partie 4 ; art. 590 - Convention de Bruxelles amendée par le Protocole de 1968.

étant indifférente⁷⁴⁹.

Les juridictions algériennes font application de l'article 747 du code maritime et ainsi refusent d'appliquer une loi étrangère visée par les parties si l'une des parties est de nationalité algérienne⁷⁵⁰.

SECTION 3) Les limites de la clause Paramount et de la liberté contractuelle

Si la clause Paramount incorporée dans un contrat de transport maritime a pour finalité de déterminer le régime juridique applicable à l'opération de transport maritime considérée⁷⁵¹ et permettre ainsi l'application de la loi choisie par les parties, elle ne bénéficie pas pour autant d'une interprétation extensive⁷⁵².

La jurisprudence algérienne n'étant pas développée sur ce point, nous indiquerons seulement qu'elle est en voie d'évolution étant donné que nous constatons de plus en plus de décisions faisant application des accords conclus entre les parties, mais n'ayant pas trouvé de

⁷⁴⁹ CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1985, Feron de Clebsatel c/ Marseille Fret, Rev. Scapel 1985, p. 35, pour un transport de France vers l'Algérie, pourvoi rejeté par Cass. com., 10 mars 1987, n° 85-14.008, mais ce problème n'avait pas été soulevé en cassation.

⁷⁵⁰ Arrêt Cour Supr. Algérie n° 661705 du 03/06/2010, sté. Neptune c/ CAAT et EPAL.

⁷⁵¹ Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, form. 4 : La clause Paramount dans les contrats maritimes.

⁷⁵² A. Chao, Clause Paramount, quand la loi française interfère : BTL 1994, p. 899

jurisprudence visant expressément la clause « Paramount » nous nous baserons sur la jurisprudence française pour illustrer nos propos comme suit :

- *“qu'il est de règle que les parties qui conviennent de soumettre le contrat qu'elles concluent à une Convention internationale ne peuvent écarter celles de ses prescriptions auxquelles, si la Convention internationale était applicable de plein droit, il ne saurait être dérogé à peine de nullité”*⁷⁵³
- Qu'une clause Paramount ne pouvait "avoir pour effet de soumettre à la Convention internationale un transport effectué « en pontée », alors que l'article 1 c) exclut la cargaison qui par le contrat de transport est déclarée comme mise sur le pont, et, en fait, est ainsi transportée”⁷⁵⁴.
- Cette même Cour, dans un arrêt du 10 décembre 1993, a en outre conclu que "la volonté des particuliers ne peut se permettre d'écarter la loi française" par l'effet d'une clause Paramount se référant à la Convention de 1924 ne prévoyant pas pareille faculté⁷⁵⁵.

⁷⁵³ Cass. com., 4 févr. 1992, navire Hilaire-Maurel : DMF 1992, p. 289, note P. Lemaître ; Rev. crit. DIP 1992, p. 495, note P. Lagardère ; DMF 1993, p. 90, obs. P. Bonassies. – CA Rouen, 8 févr. 1994, navire Hilaire-Morel : DMF 1994, p. 568, note Y. Tassel.

⁷⁵⁴ CA Aix-en-Provence, 18 janv. 1994 : DMF 1994, p. 551 ; DMF 1995, p. 179, n° 49, obs. critiques P. Bonassies. – En sens contraire, V. la jurisprudence américaine : DMF 1995, n° 18, p. 60 et 33, p. 73

⁷⁵⁵ CA Aix-en-Provence, 18 janv. 1994 : DMF 1994, p. 720, note Y. Tassel
Les juges du fond ont d'ailleurs maintenu leur position dans un arrêt du 27 septembre 1996 (CA Paris, 27 sept. 1997 : Rev. Scapel 1997, p. 17 ; DMF 1998, p. 50, n° 92, obs. P. Bonassies) en rejetant l'application de la Convention de 1924 pourtant visée

Ainsi, le contentieux concernant la clause Paramount est essentiellement focalisé sur l'interprétation du terme utilisé dans le contrat de transport ou le connaissement. Il est dès lors important qu'elle soit correctement et précisément insérée dans les documents contractuels pour que son application ne laisse place à aucune ambiguïté⁷⁵⁶.

En effet, dans la pratique, il n'est pas rare de croiser des clauses utilisant des termes anglais dont l'interprétation pose souvent des difficultés ainsi que nous l'illustre le cas d'espèce tiré d'un arrêt de la Cour de cassation de 1999.

Pour illustrer nos propos, nous pouvons citer le terme «corresponding legislation» qui est défini par les juges du fond comme « législation correspondante et non identique»⁷⁵⁷.

En effet, la clause Paramount a été interprétée par les juges du fond comme désignant comme loi du contrat de transport, le droit maritime

par la clause Paramount. La Cour d'Aix-en-Provence a, en effet, décidé d'appliquer la loi française, en observant que le transport à destination d'un port français répondait aux dispositions de la règle impérative posée par l'article 16 de la loi du 18 juin 1966 plus favorable aux ayants droit de la marchandise. Notons que la solution aurait été identique si la Convention de Rome s'était trouvée applicable en l'espèce (en ce sens, P. Bonassies : DMF 1998, p. 63, n° 92).

⁷⁵⁶ En pratique, il est préconisé de reprendre l'intégralité de la clause Paramount pour que son acceptation par les parties ne fasse aucun doute.

⁷⁵⁷ JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances, Fasc. 465-10 : TRANSPORT MARITIME . Responsabilité du transporteur de marchandises . – Principes généraux ; Date du fascicule : 25 Septembre 2002

du pays de déchargement, quand bien même les solutions de ce droit seraient différentes de la Convention de Bruxelles visée à l'origine dans le connaissance⁷⁵⁸.

Cependant, l'interprétation de ce même terme par la chambre arbitrale maritime de Paris est différente en ce sens que pour le tribunal arbitral, celle-ci va au-delà de l'interprétation du terme « *corresponding legislation* » et il faut chercher l'interprétation qui doit être donnée aux autres termes utilisés dans la clause tels que « as enacted » et « such enactment »⁷⁵⁹.

Ces deux approches sont au demeurant importantes à souligner car la solution qui sera retenue par les juges étatiques pourrait être différente de celle de la juridiction arbitrale pour un même cas d'espèce.

Cette divergence est illustrée par une sentence arbitrale de la Chambre Maritime de Paris en 2008⁷⁶⁰ concernant un litige pour des avaries et manquements intervenus à l'occasion d'un transport de riz entre l'Inde et le Sénégal. L'Inde, pays de chargement, n'a pas ratifié la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 alors que le Sénégal après y avoir adhéré,

⁷⁵⁸ Cass. com., 7 déc. 1999, navires Vassilli Klochkov et Klim Voroshilov : Juris-Data n° 1999-004390 ; DMF 2000, p. 903, note F. Le Louer, rejetant les pourvois formés contre les arrêts CA Aix-en-Provence, 7 mai 1997, navire Vassilli Klochkov : BTL 1997, p. 867 et navire Klim Voroshilov : DMF 1998, p. 29, obs. P.-Y. Nicolas ; DMF 1998, Hors-série n° 2, p. 64, n° 95, obs. P. Bonassies.

⁷⁵⁹ En langage juridique anglais, l'« enactment » vise la procédure par laquelle un ensemble de règles est incorporé dans le système juridique national et la procédure par laquelle la Convention internationale a pu, ou non, être transposée dans le droit du pays de chargement.

⁷⁶⁰ Sentence dech. Arb. Mariti. De Paris N°1156 du 25/08/08.

a ratifié le 17 mars 1986 la Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer.

Alors que devant un juge étatique, le débat se serait arrêté sur la question la loi applicable au regard de l'interprétation du terme « corresponding legislation » et donc tout se serait passé comme si les termes en question devaient se rapporter à une procédure de ratification au sens «français » du terme de sorte qu'il est habituel de lire dans les décisions judiciaires que l'Inde n'ayant pas «ratifié » la Convention de 1924, celle-ci ne peut être considérée comme loi applicable, lorsque le port de chargement est en Inde⁷⁶¹ de sorte que solution qui sera retenue par le juge étatique sera certainement l'application de la convention de Hambourg comme loi applicable car celle-ci a été ratifiée par le pays de déchargement, quand bien même les solutions de ce droit seraient différentes de la Convention de Bruxelles visée à l'origine dans le connaissement⁷⁶².

La chambre arbitrale maritime a eu une approche différente, dès lors elle a estimé que le problème d'interprétation se situe non pas dans la traduction de formule « corresponding legislation », mais repose d'abord sur le sens que l'on donne aux termes « as enacted » et « such enactment » étant donné que celui-ci n'est pas l'équivalent du mot « ratified »⁷⁶³.

⁷⁶¹ Clause Paramount - Régime juridique applicable Pierre Raymond – gazette de la chambre n° 20.

⁷⁶² Lexis Nexsis jurisclasseur, art. 42 ; fasc. 465.10 : Transport maritime.

⁷⁶³ Clause Paramount - Régime juridique applicable Pierre Raymond – gazette de la

La chambre arbitrale indique en effet, que dans le langage juridique anglais, l'«enactment» vise la procédure par laquelle un ensemble de règles est incorporé dans le système juridique national et, ici, la procédure par laquelle la Convention internationale de 1924 a pu, ou non, être transposée dans le droit du pays de chargement. Or l'Inde, comme beaucoup de pays de l'ex- Commonwealth britannique, a transposé en droit interne dès le 21 septembre 1925 les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Cette transposition est littéralement un «copié-collé » de la Convention de Bruxelles dans sa version originelle et plus précisément les points qui soulèvent difficultés relevant du régime des obligations du transporteur, les limites juridiques du transport maritime (de palan à palan), exonérations et limitations de responsabilité⁷⁶⁴.

Le tribunal arbitral en a conclu que la clause Paramount qui renvoie à « enactment » des règles de la Haye par le pays de chargement, c'est bien le « Carriage of goods by sea Act » du 21 septembre de 1925, que la clause Paramount désigne comme applicable dans le cas d'espèce.

122. Conclusion chapitre A ; Il nous semble important d'avertir le lecteur sur cette problématique d'interprétation de la clause Paramount, en particulier quand elle est insérée dans une langue qui n'est pas celle du juge compétent pour trancher le litige; Ainsi,

chambre n° 20.

⁷⁶⁴ Idem supra

avant d'insérer ce type de clause, il faut d'étudier les cas de figures de son interprétation à la lumière des conventions internationales visées par cette même clause.

C'est d'autant plus important que de cette interprétation dépendra le régime juridique qui sera appliqué par le juge au litige issu de l'exécution du contrat de transport maritime sous connaissement.

CHAPITRE B) Des autres moyens de fond sources du contentieux maritime de marchandises sous connaissement :

L'action contre le transporteur maritime qui n'a pas honoré son contrat est soumise d'abord aux règles de recevabilité de l'action telles que prévues au droit commun et dans les procédures propres au contentieux maritime de transport de la marchandise.

Nous avons démontré que la forme de rédaction du connaissement et les énonciations qu'il comporte, bien que souvent très sommaires, sont déterminantes dans l'appréciation des règles de forme et de fond légales et contractuelles de l'action découlant du contrat de transport de marchandise par mer.

Nous allons voir que ce sera finalement l'appréciation du destinataire de l'état de la marchandise qui lui est livrée qui rendra compte si le contrat de transport a été fidèlement exécuté par le transporteur et ses auxiliaires de transport qui ont concouru à cette prestation s'il y a lieu (SECTION 1) , soit à des réserves graves, dans le cas de fautes liées à

la dénaturation de la marchandise ou alors à des détériorations accidentelles ou chimiques qui font appel à une ou des expertises avant enlèvement s'il y a lieu ou autres constats ou analyses qui auront vocation à estimer les pertes ou préjudices subis par la marchandise (SECTION 2) en cours du transport maritime en vue d'en déterminer la responsabilité du transporteur (SECTION 3).

Nous verrons cependant, que même si l'action en responsabilité est justifiée, elle est limitée par la loi.

C'est à la lumière de ces analyses que peuvent prendre forme les pièces d'un dossier contentieux que le destinataire ou son représentant peut mettre en forme en vue de son action en justice.

Les procédures de constats et analyses seront examinées en premier lieu.

SECTION 1) Des actes préparatoires à l'action en responsabilité

Dans un contentieux du transport maritime de la marchandise, le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qu'il reçoit du chargeur dont il endosse la responsabilité en vue de la transporter par voie maritime et autres moyens de transport;

Ainsi, à l'arrivée de la marchandise au port de sa destination, elle est sensée être dans le même état que celui qui est décrit dans le connaissement ; le destinataire qui n'était pas présent lors du chargement de sa marchandise au bord du navire n'a pas d'autres

éléments pour vérifier et comparer l'état de la marchandise qu'il a acheté et qui lui a été livrée au moyen du transport maritime que celui du connaissement qui constitue un titre pour le destinataire pour disposer des dites marchandises et en obtenir la livraison.

Dès l'arrivée du navire au port de destination convenu, le transporteur maritime de marchandises procède aux opérations de désarrimage et de déchargement des marchandises selon les usages du port⁷⁶⁵. Il aura ici pour obligation de prévenir le destinataire de l'arrivée de sa marchandise au port de destination et de la mettre à sa disposition.

Rappelons que l'avis envoyé au destinataire pour le prévenir de l'arrivée de sa marchandise ne peut résulter du seul fait que le capitaine a fait procéder au débarquement de la marchandise⁷⁶⁶, il doit être écrit.

Cette obligation du transporteur maritime a pour finalité de permettre au destinataire de procéder aux diligences nécessaires afin de retirer sa marchandise d'une part, et d'autre part, de procéder aux vérifications de l'état de la marchandise qui lui est présentée par le transporteur maritime avant sa réception⁷⁶⁷.

⁷⁶⁵ Article 780 CMA : « après l'arrivée du navire au lieu de destination convenu, le transporteur procède aux opérations de désarrimage et de déchargement des marchandises de la même façon appropriée et soignée comme prévu à l'article 763 ci-dessus pour le chargement des marchandises, compte tenu des usages du port de déchargement »

⁷⁶⁶ Cass. com., 16 janv. 1973, n° 71-12.140, BT 1973, p. 144

⁷⁶⁷ Article 788 CMA : « avant la réception, le destinataire ou son représentant sont autorisés à vérifier l'importance de l'état des marchandises qui leur sont présentées par le transporteur.

En cas de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection des

La loi exige ici qu'un accord soit conclu entre le transporteur et le destinataire régissant les conditions et les moyens de vérification de l'état de la marchandise, cet accord devant être un document différent de celui du connaissement⁷⁶⁸.

Cette règle se justifie par le fait que le destinataire ou son représentant ne peuvent s'introduire dans le navire ou dans tout autre local ou dépôt de celui-ci ou de son représentant sans une autorisation préalable du transporteur.

La vérification de l'état de la marchandise peut être faite par tous moyens y compris au moyen d'un constat ou d'une expertise.

L'expertise de la marchandise a une valeur de preuve devant un juge car elle détermine la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes, à la condition, bien sûr, qu'un dommage puisse être constaté de manière contradictoire⁷⁶⁹. Ainsi, le juge ne peut fonder sa décision exclusivement sur une expertise réalisée à la demande de l'une des parties⁷⁷⁰, tel est le principe.

Par exception à cette règle, les juges peuvent fonder leur décision

marchandises et la vérification du nombre de colis ».

⁷⁶⁸ Article 787 CMA : « dans le transport maritime de marchandise en vertu d'un autre document de transport que le connaissement, le mode de vérification du destinataire doit être établi par la convention des parties ».

⁷⁶⁹ Cass. com., 12 nov. 1997, no 95-20.749 ; CA Rouen, 2e ch., 12 févr. 2004, no02/01914, Mutuelles du Mans Assurances et a. c/ Delmas et a., pour une application à l'assurance maritime

⁷⁷⁰ Cass. ch. mixte, 28 sept. 2012, n° 11-18.710, dans un domaine autre que l'assurance marchandises.

tendant à condamner le transporteur maritime sur la base d'une expertise non contradictoire si le destinataire ou son représentant ont invité le transporteur à y assister et que celui-ci n'a pas répondu ;

C'est ainsi que la Cour Suprême algérienne avait reconnu le caractère contradictoire d'une expertise effectuée en la présence du seul destinataire estimant qu'à partir du moment où le transporteur a reçu la convocation, il importe peu qu'il soit présent à l'expertise pour que celle-ci soit contradictoire⁷⁷¹.

Ainsi, l'expertise visée par la loi au moment de la réception de la marchandise est une expertise libre, effectuée à la demande et à la charge du destinataire ou son représentant, sans avoir à en demander l'autorisation auprès d'un juge des référés.

123. *Pratique portuaire* ; dans les ports français, l'assuré ou le bénéficiaire doit provoquer l'expertise, c'est-à-dire requérir l'intervention de l'expert de l'assureur, en s'adressant au commissaire d'avaries du Cesam⁷⁷² ou, à défaut, à tout organisme mentionné éventuellement dans la police⁷⁷³.

⁷⁷¹ Arrêt de la cour suprême algérienne, ch. Com. et maritime, n° 478279 du 16/01/2008, CNAN c/ SAA : «ainsi, si l'objectif de l'expertise tend à constater l'état de la marchandise au moment de sa réception, et à évaluer le préjudice causés à la marchandise, cette procédure en elle-même n'est pas obligatoire, mais, s'il est nécessaire d'effectuer une expertise en présence de toutes les parties ou leurs représentants, le fait que le transporteur n'est pas répondu à la convocation du destinataire et que c'est la raison pour laquelle l'expertise n'a pas été effectuée de manière contradictoire, elle reste néanmoins opposable au transporteur »

⁷⁷² Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports de France

⁷⁷³ À cet égard, la Cour de cassation a indiqué que, dans le cadre de l'exécution du contrat d'assurances, la responsabilité du commissaire d'avaries ne pouvait être recherchée que par l'assureur, son mandant : Cass. com., 5 déc. 1989, n° 87-18.950.

Un système similaire existe pour les ports algériens et le destinataire peut faire appel à son assureur qui se chargera de faire intervenir un expert.

124. *Faculté du transporteur à solliciter une expertise ;* Le transporteur peut aussi solliciter un expert afin de vérifier l'état de la marchandise dans les mêmes conditions que les celles ouvertes au destinataire et d'opposer son rapport d'expertise à celui du destinataire.

Le transporteur a d'ailleurs tout intérêt à solliciter une expertise en particulier si l'expertise demandée par le destinataire n'a pas été effectuée de manière contradictoire. Cette expertise aura pour fonction d'opposer l'expertise effectuée à sa demande à celle demandée par le destinataire et aussi, pour constater les manquements ou préjudices subis par la marchandise après son déchargement au port de destination et avant sa livraison au destinataire et ce pour justifier d'une procédure récursoire contre l'entreprise portuaire ou tout autre intervenant pour le compte du transporteur.

125. *L'expertise amiable ;* Dans la pratique, il est rare de voir de véritables expertises amiables⁷⁷⁴. Il est beaucoup plus fréquent, en revanche, d'assister à des *constatations amiables contradictoires réalisées par un expert*, par exemple le commissaire d'avaries des

⁷⁷⁴ Définie comme « l'expertise par laquelle les parties conviennent de s'en remettre à la décision d'un expert choisi d'un commun accord » et nécessitant l'élaboration d'un « compromis en nomination d'expert ».

assureurs facultés, en présence du représentant du transporteur, éventuellement accompagné de son propre expert⁷⁷⁵. Quoique, il n'y a pas l'utilité d'une expertise pour un colis manquant.

126. *Livraison et expertise* ; Alors que la livraison n'a pas encore eu lieu, le destinataire a la possibilité de faire appel à un expert afin que celui-ci fixe l'état de sa marchandise et les manquements éventuels⁷⁷⁶. Bien entendu, cette intervention sera à la charge du seul destinataire⁷⁷⁷ si l'intervention de l'expert se fait sur sa seule initiative.

Même si l'expertise avant la livraison de la marchandise n'est pas obligatoire, elle est néanmoins d'une importance capitale car elle permet au destinataire ou à son représentant de faire des réserves, voir même refuser la livraison de la marchandise⁷⁷⁸.

127. *Présentation des réserves* ; Si le destinataire ou son représentant s'aperçoivent que les marchandises ont subies des pertes ou des dommages, ils doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant au port de déchargement avant ou au moment de la livraison des marchandises; faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues telles qu'elles

⁷⁷⁵ Lamy transport, année 2015, tome 2, p. 727

⁷⁷⁶ Le transporteur maritime de la marchandise a les mêmes facultés quant à la demande d'expertise et à la vérification de la marchandise.

⁷⁷⁷ Article 789 CMA : « *le destinataire ainsi que le transporteur peuvent, avant la délivrance de la marchandise, faire constater leur état par des experts. Les frais de l'expertise sont supportés par celui qui en fait la demande ...* »

⁷⁷⁸ selon que le mode de vente le permet ou pas.

sont décrites au connaissement⁷⁷⁹.

Cette règle a été rappelée par la Cour Suprême algérienne comme suit : *«si la marchandise a subi des manquements ou un préjudice, le destinataire ou son représentant doivent le notifier au transporteur par écrit, au port de déchargement, avant ou au moment de la livraison, et si cela n'a pas été fait de cette façon, il est considéré que l'état de la marchandise correspond à celui décrit dans le connaissement jusqu'à preuve du contraire ; si le préjudice n'est pas apparent, le destinataire ou son représentant pourront faire les réserves durant les trois jours ouvrés à compter du jour de la livraison »*⁷⁸⁰.

Le procès verbal de livraison de la marchandise marque ainsi la limite fixée au destinataire par la loi pour présenter ses réserves au transporteur maritime⁷⁸¹. Ce délai sera cependant porté à trois jours ouvrables de la livraison de la marchandise⁷⁸² si les manquements ou préjudices ne sont pas apparents.

⁷⁷⁹ la notification écrite est inutile si l'état des marchandises a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

⁷⁸⁰ Voir arrêt de la Cour Suprême Algérienne, ch. Com. et mar., arrêt n° 121005 du 16/03/1996.

⁷⁸¹ Selon le professeur Delebecque, il ne s'agit pas d'une fin de non recevoir étant donné que le destinataire ne perd pas son droit à une action en responsabilité contre le transporteur, cela signifie seulement qu'à défaut de preuves, le transporteur est réputé n'avoir rien perdu, ni rien endommagé, puisque les marchandises sont présumées livrées par lui dans l'état où il les avait reçues au départ – voir droit maritime, p. 549.

⁷⁸² Article 790 alinéa 2 du CMA : « Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, cette notification doit être faite dans les trois jours ouvrables de la livraison de la marchandise... »

Il s'agit d'une règle commune au droit français et algérien ainsi que l'on peut le constater à la lumière de l'arrêt de la Cour Suprême algérienne qui a censuré les juges du fond comme suit : « *que les juges du fond ont estimé que la date de la fin de déchargement est la date à partir de laquelle commence le délai prévu par la loi pour présenter ses réserves et ont considéré que le constat qui a eu lieu le 16/05/1990 a été fait en dehors des délais légaux, Or, l'article 790 prévoit que le délai en question commence à partir de la date à laquelle la marchandise a été délivrée et non pas de la date de son déchargement et qui est prévu à l'article 780 du code maritime, les juges du fond ont donc mal appliqué la loi* »⁷⁸³.

Il est donc important que le destinataire ou son représentant soient diligent quant à cette étape de la livraison étant donné qu'ils peuvent perdre un moyen de preuve capital pour la suite de la procédure.

Notons cependant, qu'en droit français, il est admis de déroger aux conditions générales par des conditions particulières qui peuvent, en raison de la nature de la marchandise et du mode de transport, prévoir un délai de saisine plus court pour expertiser la marchandise⁷⁸⁴.

La jurisprudence algérienne apprécie les délais pour établir la lettre de réserves en fonction que les manquements ou préjudices subis par

⁷⁸³ Cour Suprême Algérienne, arrêt ch. Com. et mar. n° 134787 du 09/07/1996.

⁷⁸⁴ T. com. Paris, 11 mars 1996, n° 94.057188, Pépinières Abbotsford c/ Plandorex et a.

la marchandise sont apparents ou pas⁷⁸⁵.

Mais, peut-on considérer que le délai légal imposé au destinataire pour dresser adresser la lettre réserves est aussi applicable pour la recevabilité de l'expertise qui l'accompagne et sur la base de laquelle les réserves ont été faites ?

La jurisprudence algérienne a répondu à cette question comme suit :

- est irrecevable le rapport d'expertise effectué trois jours après la livraison⁷⁸⁶.
- Est irrecevable l'expertise effectuée devant les services des douanes au port d'Alger⁷⁸⁷.

Nous en déduisons, que pour le juge algérien, le sort de l'expertise effectuée au port de destination avant la livraison de la marchandise suit le sort de la lettre de réserve que le destinataire doit adresser au transporteur ou son représentant selon les délais prévus par la loi.

⁷⁸⁵ T.1^{ère} instance de Sidi M'hammed, sect. com. et mar., CAAT c/ Maersk Australie , décision du 08/03/2006 , n° 2005/2294 : « la lettre de réserves a été remise dix jours après la livraison de la marchandise transgressant ainsi l'article 790 CMA, l'expertise a eu lieu en dehors du port soit après la livraison ». Ce même principe a été réaffirmé par la Cour Suprême Algérienne dans arrêt du 3/6/2010, n° 661705, société Sloman Neptune c/ CAAT et l'entreprise portuaire Algérie en indiquant dans son troisième considérant : « c'est au destinataire ou à son représentant de faire des réserves avant ou pendant l'offre et le notifier par écrit au transporteur et ce dans le délai d'un jour après la livraison au moment du déchargement en cas de dommages apparents et dans le délai de trois jours après la livraison dans le cas des dommages non apparents ».

⁷⁸⁶ T. de 1^{ère} instance de Sidi M'hammed du 18/10/2005 , n°5953/2004, CAAR c / Maersk Algérie SPA – la lettre de réserve émise après trois jours de la livraison est irrecevable.

⁷⁸⁷ T. de 1^{ère} instance de Sidi M'hammed du : 06/12/2006 N° 2006/67, CAAR c/ Maersk.

Notons cependant, que le destinataire ou à son représentant peuvent faire appel à un expert après la livraison de la marchandise à condition que les réserves ont été faites dans les délais prévus par la loi, l'expertise proprement dite pouvant se dérouler ultérieurement⁷⁸⁸.

Dans le même ordre d'idées, si le destinataire ou son représentant n'ont pas adressé les réserves dans les délais impartis, cela ne signifie pas qu'ils ne peuvent pas faire état d'autres preuves pour prouver leur préjudice⁷⁸⁹. L'assuré peut alors avoir intérêt à saisir le juge des référés pour voir ordonner une expertise judiciaire⁷⁹⁰.

128. En conclusion ; Les actes préparatoires à l'action en responsabilité que doivent effectuer les parties au contrat de transport de marchandises par mer sont d'une extrême importance car elles permettent d'établir l'état de la marchandise livrée conformément à ce qui est décrit au connaissement.

SECTION 2) La justification légale du contentieux du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissement:

⁷⁸⁸ Cass. com., 3 janv. 1996, n° 93-19.382

⁷⁸⁹ Art. 790 : « ... ; faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire.. »

⁷⁹⁰ Cour Suprême algérienne cham. com. et mari. n° 142585 du 22/10/1996 : « l'absence de réserves dans les délais prévus par l'article 790 du code maritime n'est un motif d'irrecevabilité de l'action en responsabilité, le destinataire peut en effet rapporter la preuve des manquements ou pertes par tous moyens en application de l'alinéa 1 de article 790 du code maritime".

Définir le fondement de la responsabilité du transporteur comme tel revient à déterminer dans quelles conditions le transporteur, auteur d'un dommage ou débiteur qui a mal rempli ses obligations contractuelles engage sa responsabilité⁷⁹¹.

Le transporteur va ainsi arrimer la marchandise sur la pression du calendrier d'exploitation d'évacuation du quai, reçoit les produits suivent les usages sans établir les contrôles des quantités et des expertises souvent nécessaires au cas où la marchandise a souffert durant les transports à terre (chemin de fer, routier) avant l'embarquement pour décliner le préjudice subi par ces produits embarqués alors qu'il délivre des connaissements de marchandises en état normal sans faire les réserves requises.

N'est-ce pas là, la nécessité de poser le problème de la responsabilité du chargeur ? Que vaut la notion de présomption de preuve et que vaut le connaissement que délivre le transporteur au chargeur ?

A cet effet, le code maritime algérien dispose : « *un connaissement établi conformément au présent chapitre vaudra présomption, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises dans l'état et la quantité indiqué dans le connaissement ; Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été*

⁷⁹¹ R. ROD&RE, /oc. cit., note 26,454-455.

transféré à un tiers porteur de bonne foi »⁷⁹².

L'article L5422-3 du code des transports français dispose de la même manière que : « .. *Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception du transporteur de la marchandise, telles qu'elles y sont décrites..* ».

Cela signifie que chaque fois que le connaissement est endossé par un tiers, la preuve de la quantité et de la qualité de la marchandise sur laquelle le transporteur s'est engagée à prendre en charge au regard du chargeur devient encore plus ferme contre le transporteur.

Ici une autre question mériterait d'être posée: n'est-il par nécessaire au transporteur maritime de prendre la précaution et de se prémunir contre les défauts apparents ou cachés dont souffre la marchandise qu'il prend en charge à l'occasion du chargement, de procéder à son contrôle et son inspection et de mettre en place à cet effet un système pour gérer la réception de la marchandise afin de se protéger contre les erreurs de quantité et contre les défauts dont souffre les marchandises avant embarquement puisqu'il doit répondre de l'état de la marchandise à sa livraison devant le destinataire ?

Notre recherche sur les pratiques des événements vécus dans plusieurs transports maritimes et au cours de l'examen du litige judiciaire nous ont montré à titre d'exemple que le transporteur a été

⁷⁹² Article 761 du code maritime algérien

quelques fois victime d'avoir endossé des véhicules neufs qui avaient subi des dommages au cours du transport ferroviaire ou au cours de la manœuvre à terre avant l'embarquement et leur prise en charge par le transporteur sans faire de réserves dans son connaissance, lesquels dommages ont été imputés par l'assureur du destinataire au fait de la responsabilité du transporteur maritime.

N'est-ce pas là une entorse à la loyauté des chargeurs et n'y a-t-il pas nécessité de mettre en cause la responsabilité de celui-ci ? Mais comment le faire si un constat préalable n'est pas établi soit par voie d'expertise au quai d'embarquement ou tout simplement par des réserves établies de façon contradictoire entre le chargeur et le transporteur pour exonérer ce dernier de ces vices et de ces dégâts subis par la marchandise antérieurement au chargement.

Cette situation a conduit certains transporteurs maritimes à mettre en place une expertise préalable à quai d'embarquement.

Mais, malheureuses ici, les contraintes de procédures n'arrangent pas les choses ; les procédures en droit international privé ne permettent pas de faire valoir devant les juridictions algériennes⁷⁹³ les actes extrajudiciaires qui ont été établis en France.

⁷⁹³ Il s'agit ici d'un problème de souveraineté sur les actes authentiques et les actes judiciaires et les jugements eux-mêmes, puisqu'un jugement rendu en France doit être soumis à l'exéquatur du juge algérien, de même les actes authentiques établis en France par les instrumentalistes française ainsi que les actes d'huissier, les actes d'experts ne sont pas admis par le juge algérien.

N'est-ce pas là un vide que les accords bilatéraux et les conventions internationales auraient dû prendre en charge pour faciliter les relations commerciales internationales et pour donner valeur légale aux contrats extrajudiciaires établis par des experts ou les huissiers pour une bonne gestion des contentieux réciproques qui doivent obéir aux règles de réciprocité positive et aussi pour faciliter le commerce international!

Ceci-dit, le contenu de la rédaction du connaissement qui va faire preuve contre le transporteur peut donner lieu à une riche discussion qui appelle aussi bien le législateur que les professionnels du transport maritime à contribuer pour une meilleure prise en charge de l'état réel des marchandises, pour faire en sorte que cette étape de transfert des biens entre les opérateurs de transport à terre et le chargeur et par la suite, entre ce dernier et le transporteur maritime face l'objet d'un constat traité par un organisme tiers professionnel qui va faire des constats qui arbitrent de la fidélité des opérations entre le chargeur et le transporteur avec toute la célérité requise par le trafic maritime des marchandises.

Ne faudrait-il donc pas imaginer un organisme hautement professionnel doté de moyens très appropriés pour établir une forme de constat ou un examen de passage de toute marchandise entre le chargeur et le transporteur pour rendre à chacun de ces deux professionnels justice par une délimitation précise et fidèle pour la sécurité et la qualité

des transactions sur les produits s'agissant souvent de traverser les frontières dans un monde plein d'incertitude de sécurité des produits en transaction internationale.

On peut rétorquer à cette idée de créer un tiers organisme qui contrôle l'état des marchandises avec leur embarquement comme une belle idée de l'esprit. Mais, cette question mérite néanmoins d'être approfondie car entre le vendeur de la marchandise qui est représentée par le chargeur au quai d'embarquement vis-à-vis de l'acheteur et le transporteur qui est le premier à prendre en charge la marchandise et ne représente que ses propres intérêts étant donné qu'il ne peut pas prétendre représenter le destinataire qui souvent ne l'a jamais constitué ni rencontré, le transporteur peut recevoir la marchandise avec complaisance au préjudice du destinataire.

En fait, le transporteur ne répond que des défauts apparents des marchandises qui lui sont livrées par le chargeur. Ici le malentendu de fond persistera tant que le destinataire n'a pas encore relevé lui-même les défauts substantiels souvent non-apparents des produits qui lui sont livrés par rapport aux produits qu'il a lui-même commandé, d'où toute la source du contentieux du transport maritime⁷⁹⁴.

La vie moderne fait que chaque producteur ou chaque pays va

⁷⁹⁴ Le dol commis par le vendeur risque de se confondre avec le contentieux du transport maritime si quelque part les marchandises ont subi des transformations ou des modifications préjudiciables aux marchandises alors que ces défauts existent dans la marchandise transportés ou non par voie maritime ou autre moyen de transport.

proposer de transporter des produits obéissants à certaines technologies ou certaines performances pouvant être influencées par la forme ou le type de présentation produits des techniques de marketing ; des produits présentés sous formes de paquets ou de boites de conserves suivant des contenants propres à chaque marque , qui fait souvent réfléchir le transporteur invité à adapter ses moyens de transport et la forme de son navire ainsi que les installations pour recevoir et assurer la maintenance et la livraison à l'état normatif convenu dans la filiale du produit.

Le monde moderne pose de plus en plus des problèmes au transporteur, l'obligeant à s'adapter, à s'équiper et à se moderniser pour répondre aux nécessités technico-commerciales de la production et la consommation moderne.

Des contentieux de types nouveaux apparaissent faisant appel à des moyens spécifiques, technologiques et d'analyses requis pour constater si le mode de transport lui-même est dépassé ou s'il n'est pas mal adapté ; c'est lorsque les produits ne sont plus les mêmes entre ce qui a été analysé et pris comme échantillons à l'emballage et au chargement et ceux reçus à la livraison que les motifs d'un contentieux sur le transport commencent à s'imposer.

La question est de savoir comment le connaissance va prendre en charge ce produit chez le chargeur sans risquer de décrire insuffisamment la substance même du produit pour prémunir le transporteur contre les fautes du producteur et du chargeur.

Le transporteur ne doit-il pas s'interdire de prendre en charge dans son connaissance certains produits qui sont à l'avance piégés en ce qu'ils ont vocation à se transformer et à déperir dans le temps qu'ils soient transportés ou non quelque soit le mode de transport ?

Il s'agit de poser toute la problématique des litiges qui peuvent naître du fait même de la prise en charge d'une marchandise dans le temps pour la livrer à autrui.

Quel est le moyen dont dispose le transporteur pour être exonéré de toute responsabilité de la transformation de la nature intrinsèque d'un produit non imputable à la mission du transporteur ?

C'est pourquoi, le connaissance ne doit-il pas porter de manière systématique des réserves quant aux risques propres de transformations préjudiciables d'abord au destinataire et au travers d'un contentieux au transport dont la responsabilité peut être mise en jeu pour des faits qui sont étrangers à sa mission ou à des événements préjudiciables qui devaient se produire dans le temps indépendamment de la mission du transporteur.

Au moment où se déclare un contentieux dû au contrat de transport de la marchandise par mer, cela signifie, qu'en principe, la marchandise est arrivée au port de destination, ou au lieu de

livraison convenu (selon le mode de transport conclu), le destinataire ou son représentant qui va constater des manquements ou les détériorations de sa marchandise soit par lui-même ou par le biais d'un professionnel tel qu'un expert qu'il aura lui-même mandaté ou qu'un autre intervenant du processus de débarquement de la marchandise, comme les services des douanes ou les services de contrôle des fraudes ou encore les services vétérinaires, qui peuvent aussi appeler des experts ou faire analyser les produits transportés afin de constater une contrefaçon, une fraude ou un dol qui constituent des infractions à la loi sur la qualité des produits en même temps qu'ils contreviennent au contrat de transport maritime et aux spécifications portées dans le connaissement.

Nous allons voir que les fautes susvisées caractérisées par des manques de marchandises ou des détériorations seront imputés au transporteur parce que celui-ci n'a pas mis les soins et les diligences nécessaires pour en limiter les effets.

129. *Obligation de résultat et présomption de responsabilité* ; Le contrat de transport maritime de marchandise fait peser sur le transporteur une obligation de résultat, on présume la faute par le seul inaccomplissement de l'obligation et c'est le débiteur qui doit démontrer s'il y a eu des circonstances qui peuvent l'en dispenser ou des causes qui pourraient l'en exonérer⁷⁹⁵.

⁷⁹⁵ La responsabilité dans le contrat de transport maritime, p. 289, Edison González Lapeyre.

Que ce soit en droit français ou en droit algérien, le principe de la détermination de la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise est identique dans la mesure où la loi des deux pays prévoit que le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que ces pertes et dommages proviennent de certaines *causes exonératoires* limitativement énumérées⁷⁹⁶.

Ce principe a été tiré de la Convention de Bruxelles qui, d'inspiration anglaise, oblige le transporteur à faire « *due diligence* », c'est-à-dire à exercer une diligence raisonnable, pour assurer la navigabilité de son bâtiment⁷⁹⁷ et accomplir les opérations qui lui incombent. Le transporteur est, cependant, responsable et ne peut s'exonérer qu'en établissant un cas d'exonération⁷⁹⁸.

Tous ces textes (nationaux et internationaux) font donc peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité, le transporteur est dès lors tenu pour responsable de toute perte ou avarie constatée au déchargement ou à la livraison.

Par conséquent, la responsabilité du transporteur va émerger de l'inaccomplissement de son obligation de livrer la marchandise dans le

⁷⁹⁶ C. transp., art. L. 5422-12 ; article 802 et 802 CMA

⁷⁹⁷ Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 3. 1.

⁷⁹⁸ Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 4. 2.

même état que celui décrit dans le connaissement. Il y a une responsabilité de principe du transporteur et c'est à lui d'établir qu'il en est exonéré⁷⁹⁹.

L'absence de réserves au départ, rend le transporteur responsable des dommages constatés à l'arrivée⁸⁰⁰, à contrario, le transporteur ne sera pas tenu responsable des dommages qui n'auraient pas fait l'objet de réserves à l'arrivée⁸⁰¹.

Mais, d'un autre côté, l'absence de faute du transporteur ne signifie pas qu'il sera exonéré de la responsabilité due aux manquements ou dommages subis par la marchandise. Même, si la cause du dommage demeure indéterminée, la responsabilité du transporteur reste engagée sur la totalité de la marchandise transportée⁸⁰² et ce, même si d'autres intervenants au transport, comme par exemple le chargeur, avaient commis des fautes susceptibles d'avoir concouru aux dommages subis

⁷⁹⁹ La responsabilité dans le contrat de transport maritime, p. 289, Edison González Lapeyre.

⁸⁰⁰ CA Paris, 5^e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometas shipping et a., jugeant que, dans cette circonstance, « le transporteur doit être déclaré entièrement responsable des avaries et manquants en cale ainsi qu'au cours du déchargement » ; CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco, BTL 2001, p. 129.

⁸⁰¹ Confirmant ce mécanisme bien éprouvé et connu : Cass. com., 4 mars 2014, n° 13-11.007, BTL 2014, p. 175, DMF 2014, p. 525.

⁸⁰² Cour suprême algérienne, arrêt ch. Com. et maritime n° 163423 du 17/03/1998 : « *il est établi par la loi que le transporteur maritime est responsable des marchandises de la prise en charge de celles-ci à la livraison au destinataire. Ainsi, les juges de la Cour qui ont décidé de baisser le montant de l'indemnité de moitié sans en justifier la cause ont transgressé la loi* »

par la marchandise⁸⁰³.

Pour se dégager de sa responsabilité, le transporteur doit prouver que le préjudice causé à la marchandise n'est pas de son fait mais relève d'un cas excepté⁸⁰⁴ prévu par la loi, comme quand il s'agit d'un cas fortuit, de force majeure, de la faute du chargeur ou des actions d'un tiers étranger, ou de n'importe quelle circonstance assimilable, ou encore, en ce qui concerne l'action des tiers, le cas d'un abordage qui s'est produit par la faute d'un autre bateau et qui a provoqué des dommages au navire chargé du transport et aussi à son chargement⁸⁰⁵.

Néanmoins, nous avons déjà vu dans la pratique judiciaire des cas où la responsabilité du transporteur est reconnue alors même que la preuve d'un cas d'exemption de responsabilité avait été rapportée⁸⁰⁶.

130. En conclusion ; Nous venons de voir que le transporteur peut être souvent lui-même victime d'avoir pris en charge des marchandises

⁸⁰³ il a été ainsi jugé que le transporteur demeure responsable si « il n'est pas possible de déterminer une cause certaine pour expliquer la décongélation partielle de la marchandise » - CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, n° 11/00178, Delmas c/ Axa et a., DMF 2012, p. 571.

⁸⁰⁴ Cass. com., 27 mai 1975, n° 74-10.388, Bull. IV, n° 14

⁸⁰⁵ La responsabilité dans le contrat de transport maritime, p. 289, Edison González Lapeyre.

⁸⁰⁶ Cour suprême, ch. Com. et maritime, arrêt n° 77660 du 19/05/1991 : « les juges du fond ont démontré que le tempête était prévisible car le transport s'est effectué en hiver, et le mauvais temps est considéré comme une saturation normale à cette époque de l'année. Ainsi, en imputant la responsabilité au transporteur, les juges du fond ont fait bonne application de la loi »

non conformes, objet de graves défauts dont il n'a pas pris connaissance ou pour lesquels il ne s'est pas prémuni pour mettre des réserves, il va servir les mauvaises causes du vendeur au regard du destinataire et dont il répondra nécessairement si les manques ou les défauts apparaissent à la livraison de ces produits au lieu de destination.

A cela s'ajoutent tous les risques liés aux conditions de voyage, aux conditions de manutention au chargement et à l'arrimage, puis au transport en mer suivant les conditions climatiques ou les mouvements de la houle, qui provoquent par l'agitation des dégâts aux marchandises auxquels s'ajoutent les dégâts à l'occasion de la manutention au déchargement, voir aussi des risques de vol de marchandises à quai qui constitueront la faute propre et imputable au transporteur.

Ici, nous ne pouvons qu'accueillir la nouvelle Convention, appelé les Règles de Rotterdam, qui non seulement met en place un régime de responsabilité du chargeur plus sévère à l'égard de ce dernier, mais surtout, la possibilité pour le transporteur maritime de négocier l'étendue de sa responsabilité en ce qui concerne la partie du chargement et de déchargement de la marchandise transportée ; Ce qui représenterait, pour le transporteur maritime, un allègement considérable de sa responsabilité présumée.

SECTION 3) Portée du contentieux du contrat de

transport maritime de marchandise sous connaissance :

Nous avons vu tout au long de cette thèse que le connaissance constitue le plus souvent le titre représentatif de la marchandise valant reconnaissance par le transporteur de sa prise en charge⁸⁰⁷.

Cette nature spécifique du connaissance produit un double effet, le premier dans le cadre du contrat de vente et le deuxième dans la relation née du contrat de transport étant donné que le transporteur n'est pas autorisé par la loi à remettre au destinataire la marchandise si ce dernier n'est pas détenteur ne serait-ce que d'un exemplaire original du connaissance qu'il devra signer et remettre au transporteur en contrepartie de la marchandise livrée.

La marchandise livrée devra donc correspondre en taille, en poids, en qualité et en nature à celle qui est décrite dans le connaissance détenu par le destinataire ou son représentant.

Cette description est bien entendu importante car elle permet de s'assurer que la marchandise transportée n'a pas subi de préjudice et de s'assurer qu'il n'y a pas eu erreur dans le transport de la marchandise achetée par le destinataire ; le préjudice inhérent à la marchandise doit donc être patrimonial, lié à sa propriété⁸⁰⁸ ou à la

⁸⁰⁷ COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (2e Ch.) 14 septembre 2001, GREYSTONE et ALTON TRADING c/ MAURITRANS, MSC, GENERALI et SAGA MEDITERRANEE.

⁸⁰⁸ CA Paris, 5^e ch., 20 sept. 2007, n° 04/14152, Fertial et a. c/ Cnam et a., BTL 2007, p. 636

garantie que le chargeur assume pour cette marchandise⁸⁰⁹.

En cas de manquements, de pertes ou de dommages subis par la marchandise en cours du transport, ce sera au destinataire ou à son représentant d'en apporter la preuve, en adressant d'abord au transporteur une lettre de réserves dans les délais fixés par la loi, par la production d'une expertise, ou le versement de témoignages divers qui peuvent émaner du fabricant, du chargeur ou de tout intervenant au port de chargement ou de déchargement ou par tout autre preuve.

Le transporteur maritime qui sait qu'une présomption de responsabilité pèse sur lui si la marchandise est livrée avec des manquements ou des préjudices, il va lui aussi préparer un éventuel contentieux en rassemblant des preuves ayant pour but d'écarter sa responsabilité. Cette faculté lui est toutefois enlevée lorsque les indications sont portées sur un connaissement transmis à un tiers de bonne foi, afin d'assurer la fiabilité de la négociation du connaissement⁸¹⁰.

La règle de calcul du montant de l'indemnisation pour le préjudice subi par la marchandise en cours de son transport diffère selon que la marchandise ait subi des dommages ou des manquements.

⁸⁰⁹ T. com. Marseille, 24 juin 2011, n° 2010G01352, BTL 2011, p. 476

⁸¹⁰ C. transp., art. L. 5422-3

L'indemnité pour perte des marchandises sera ainsi déterminée d'après sa valeur courante ; quant à l'indemnité pour avaries aux marchandises, celle-ci est calculée en fonction de sa valeur courante en bon état et de sa valeur après l'avarie. Cette valeur courante est à son tour calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées⁸¹¹.

Néanmoins, si les manquements et préjudices subis par les marchandises⁸¹² ne résultent pas d'un acte ou d'une omission du transporteur, qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement⁸¹³, le montant du préjudice fixé sera plafonné⁸¹⁴. Cette limitation de responsabilité peut cependant être écartée par une déclaration de valeur⁸¹⁵ des marchandises faite par le chargeur avant leur chargement à bord du navire et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement ou tout autre document similaire⁸¹⁶.

⁸¹¹ Art. 806 CMA

⁸¹² Cette règle ne concerne que les préjudices et dommages subis par la marchandise et ne s'applique pas aux préjudices susceptibles de résulter du dommage subi par la marchandise.

⁸¹³ Art. 809 CMA

⁸¹⁴ l'article L. 5422-13 du Code des transports ; son équivalent en droit algérien est l'article 805 et suivants CMA : « *a moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient pas été déclarées par le chargeur avant leur chargement à bord du navire et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement ou tout autre document similaire le transporteur n'est pas responsable pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par la marchandise au-delà d'une somme fixée....* »

⁸¹⁵ Lamy logistique, p. 420-24 - Constatation des dommages et préjudices réparables en transport maritime interne.

⁸¹⁶ Voir art.supra (752).

Si le transporteur maritime rapporte la preuve que les dommages ou pertes qui lui sont imputés sont en réalité du fait d'autres intervenants au transport de la marchandise ; la question s'est posée de savoir si ces intervenants pouvaient se prévaloir de la règle de plafonnement à proportion de leur partie de travail ?

Pour la Cour de cassation, un partage de responsabilité est sans incidence sur l'application du plafond d'indemnisation à imputer, autrement dit, le calcul de fraction d'indemnisation à imputer au transporteur intervient préalablement à l'application du plafond⁸¹⁷.

Dans un transport international de marchandises la valeur des marchandises perdues ou avariées est exprimée dans une monnaie étrangère, alors, à quel moment doit-on se placer pour déterminer le taux du change : au jour de la livraison, au jour de la décision judiciaire ou au jour du règlement effectif de l'indemnité ?⁸¹⁸

Aux termes de l'article 9 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, « *les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit* ». Cette disposition fait donc échec au principe général suivant lequel l'indemnité doit être calculée au jour de la décision de

⁸¹⁷ Cass. Com. 19 oct. 2010, n° 09-68.425, Delmas c/ Heli Union, BTL 2010, p. 640.

⁸¹⁸ Lamy transport, année 2015, tome, p. 841 - Taux de conversion de l'indemnité fixée dans une monnaie étrangère.

justice⁸¹⁹.

En l'absence de toute disposition légale relative au taux de change, la Cour de cassation a estimé qu'il y avait lieu de se référer aux usages en vigueur⁸²⁰. Mais, à défaut d'un tel usage, la conversion devrait être opérée d'après le cours en vigueur au jour du règlement⁸²¹. Néanmoins, quand il s'agit d'une cargaison détruite, cette règle de l'usage ne peut être appliquée si elle vise à fixer une indemnité en monnaie étrangère⁸²².

Les *dommages-intérêts* qui ne sont, selon la jurisprudence de la cour de cassation, exigibles qu'à l'envoi de la mise en demeure⁸²³. Mais en matière quasi délictuelle, les intérêts ne peuvent courir qu'à compter de la date de la décision⁸²⁴.

Précisons, que si la partie qui a subi le préjudice le demande et le

⁸¹⁹ **Idem**

⁸²⁰ Cass. com., 24 mai 1954, BT 1954, p. 643

⁸²¹ CA Douai, 14 oct. 1954, DMF 1955, p. 92; dans le même sens, la cour d'appel de Paris a rendue un arrêt dans lequel elle indique que : « le réclamant qui a subi un préjudice en monnaie étrangère doit recevoir la contrepartie en francs français (et donc désormais en euros) *au jour du paiement* » - CA Paris, 13 mai 1982, DMF 1983, p. 173.

⁸²² La cour d'Aix a, jugé qu'un destinataire ne pouvait obtenir le taux de conversion dollars/euros en vigueur au jour où il avait effectué le règlement des marchandises achetées en « remplacement » d'une cargaison détruite - CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 13 avr. 2006, n°04/07013, CMA-CGM c/ Fruisec, BTL 2007, p. 287.

⁸²³ Toutefois, opérant revirement et se fondant sur l'[article 1153 du Code civil](#), la Cour de cassation estime aujourd'hui que le débiteur ne doit les intérêts qu'après mise en demeure - Cass. 1^{re} civ., 7 mai 2002, n° 99-13.458.

⁸²⁴ C A Douai, 2^e ch., 31 janv. 2002, Tristar Shipping Lines c/ Unitramp, DMF 2002, p. 586.

justifie, les tribunaux peuvent allouer les intérêts de droit à compter du jour de la demande, mais cette indemnité sera accordée au titre de supplément de dommages-intérêts⁸²⁵.

131. *Enfin pour conclure*, ni les Conventions de Bruxelles, ni la loi maritime française, pas plus que la loi maritime algérienne ne fixent un taux d'intérêt particulier, les tribunaux appliqueront en conséquence le taux de l'intérêt légal en vigueur revu annuellement.

Nous attirons par ailleurs l'attention du lecteur sur le fait qu'il y a une différence procédurale importante entre le droit algérien et le droit français en ce que le préjudice indirect en droit algérien n'est pas admis contrairement au droit française, devant une telle situation, le demandeur dans une procédure en Algérie n'aura pas d'autre choix que de faire des demandes sur la base du manque à gager.

132. *Conclusion Chapitre B* : La disparité entre les décisions des juges français et algériens ne pourra trouver un équilibre que si les juges algériens se libéraient de la tutelle des conflits de lois afin que le contentieux maritime de la marchandise ne dépende pas entièrement de ses lois internes car cela est incompatible avec l'évolution du transport maritime international.

⁸²⁵ CA Aix-en-Provence, 5 juill. 1983, CMCR c/ Concorde ; CA Aix-en-Provence, 7 janv. 1986, Sofraco c/ Lloyd Triestino ; CA Paris, 9 mai 1984, BT 1985, p. 206

Par ailleurs, la multitude des intervenants au contrat de transport sous connaissance remet en question l'effet relatif des obligations de chaque participant, ce qui est peu approprié à la spécificité de ce contrat au regard de la réglementation actuelle qui maintient une conception stricte de la responsabilité du transporteur.

133. Conclusion du deuxième titre : Le développement du transport maritime de marchandise sous connaissance confronte les parties à des contraintes logistiques et réglementaires auxquelles le destinataire ne pense pas au moment de l'achat de sa marchandise.

Fort de son expérience, le transporteur maritime tente de mettre tout en œuvre afin de préserver ses intérêts et ainsi se libérer au mieux de la responsabilité présumée qui pèse sur lui.

Mais, la pratique jurisprudentielle nous a montré, que si le destinataire satisfait à ses obligations, ses intérêts sont le plus souvent préservés par les juges du fond.

CONCLUSION GENERALE

La défense des intérêts de chaque partie au contrat de transport maritime de marchandises sous connaissement doit conduire à prendre en compte plusieurs facteurs : qualité des signataires dudit contrat, des clauses contractuelles et notamment celles ayant trait à la désignation de la loi et la juridiction compétente en cas de contentieux.

Nous avons pu voir tout au long de cette thèse que la responsabilité du transporteur maritime est le leitmotiv premier du contentieux maritime de marchandises sous connaissement et de la diversité jurisprudentielle, mais ce n'est pas le seul.

Nous avons pu voir par ailleurs, que la Convention de Bruxelles n'est plus adaptée aux nouvelles avancées scientifiques et aux nouvelles pratiques du transport maritime de marchandises telles que : le

connaissance dématérialisé, la conteneurisation, les nouvelles technologies utilisées dans la construction des nouveaux navires et enfin les modes alternatifs de règlement des litiges.

En pratique, à l'arrivée du navire au port de destination, le destinataire de la marchandise aura un temps très limité pour constater l'état de sa marchandise, de prendre connaissance des clauses insérées au connaissement et adresser par écrit ses observations au transporteur maritime. La livraison va ainsi devenir le point de départ de la responsabilité présumée du transporteur maritime.

Ici, force de constater que même si la Convention de Bruxelles de 1924 est ancienne et que la France ainsi que l'Algérie l'ont ratifiée depuis des décennies, il n'en demeure pas moins qu'il subsiste des disparités sensibles dans les législations de ces deux pays, de même que dans les jurisprudences.

Ainsi, les clauses insérées au contrat de transport maritime de marchandises vont être appréciées différemment, cela signifie que la loi susceptible d'être appliquée, ou la juridiction susceptible d'être désignée comme compétente sera définie différemment selon le juge, ou plutôt, le pays devant lequel est soumis le contentieux.

Ces disparités ne tiennent pas seulement d'un raisonnement nationaliste, comme cela est souvent avancé en ce qui concerne l'Algérie, ou d'une volonté d'extrême ouverture, comme cela pourrait être constaté dans

certaines écrits concernant la jurisprudence française. Cela tient à notre sens d'un manque d'homogénéité des textes applicables alors qu'il s'agit paradoxalement d'un transport essentiellement international.

La nouvelle Convention communément désignée « *Règles de Rotterdam* » est donc à notre sens une belle avancée pour le monde maritime. Faut-il encore qu'elle soit massivement ratifiée, à commencer par l'Algérie.

L'Algérie a jusqu'à présent hésité à signer cette nouvelle Convention, non pas par peur du nouveau, mais par ce que la nouvelle Convention présente des points négatifs et dessert par moment les intérêts des chargeurs au profit des transporteurs maritimes.

Cependant, cette nouvelle Convention ne doit pas se résumer à une simple compilation des Conventions de Bruxelles et de Rotterdam. Son objectif est bien de favoriser l'émergence de l'accord entre les pays chargeurs et transporteurs, ce qui est sans aucun doute le meilleur moyen d'éviter une bonne partie du contentieux international maritime et d'apporter une réponse claire et homogène à des questions qui font souvent l'objet de contentieux lourds, longs et surtout coûteux pour toutes les parties. Les solutions apportées par les Règles de Rotterdam présentent un avantage certain tant pour les pays développés que pour les pays en voie de développement. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire que toutes les parties prenantes s'approprient cette Convention car le train technologique ne s'arrêtera pas pour attendre un nouvel accord international.

Nous avons aussi vu que d'autres questions liées au transport intermédiaire à l'occasion des transbordements d'une compagnie à une autre de la même marchandise et à l'identification du transporteur pour lesquels, ni la Convention de Bruxelles, ni même les lois internes, n'apportent de solutions satisfaisantes pour le destinataire étant donné qu'elles ne peuvent pas se substituer aux autorités chargées de l'identification des armateurs et des transporteurs.

Force de constater que la nouvelle Convention innove encore en la matière car elle apporte des solutions opportunes en ce qu'elle permet d'identifier le transporteur maritime selon que le nom de celui-ci est indiqué ou pas dans le document de transport auquel cas il appartiendra à l'armateur de faire son enquête et de dénoncer le transporteur indélicat.

Certes, la nouvelle convention ouvre un champ à la liberté contractuelle en faveur du transporteur car celui-ci peut négocier les conditions de mise en œuvre de sa responsabilité pour les parties concernant la prise en charge de la marchandise et sa livraison et donc lui permettre de se mettre à l'abri des effets de ce contentieux. Néanmoins, cela peut aussi constituer un point positif pour le destinataire qui pourra assigner directement le responsable des pertes ou dommages causés à la marchandise, champ d'action qui lui est aujourd'hui quasiment fermé.

Dans tous les cas, une convention unifiée dans une économie

mondialisée est un atout si nous nous en saisissons. Nos outils juridiques actuels peuvent devenir un véritable handicap face au géant chinois qui n'a adhéré à aucune des conventions internationales traitant du transport maritime de la marchandise. Plus que le développement d'une présence à l'international des armateurs algériens et français, qui doit être favorisée dans tous les cas, il faut mener une réflexion pour permettre une ratification plus globale et plus rapide des réfractaires.

Dans cette logique d'ouverture, il serait souhaitable de mettre en place une revue de formation permanente, permettant aux acteurs du transport maritime algériens et français d'accéder aux informations et de trouver des réponses aux nombreuses questions que soulève cette nouvelle législation. Là aussi, une réciprocité entre les pays chargeurs et les pays armateurs nous semble indispensable. Il convient dans le même esprit de favoriser une meilleure prise en compte de l'implication des chargeurs algériens dans des associations ou initiatives les regroupant et ce, quel que soit l'objet de celle-ci. Ceci pourrait leur permettre d'acquérir plus de force de parole et de permettre une meilleure évolution de leur métier et de leurs droits.

Enfin, car il y a encore tant à faire pour faire émerger les idées afin de favoriser les relations et d'alléger le contentieux du contrat de transport maritime sous connaissement entre l'Algérie et la France. Le Développement des infrastructures portuaires, l'achat de nouveaux navires ne sont pas, à notre sens, des actions suffisantes à elles seules pour développer l'activité maritime marchande en Algérie, une libéralisation des marchés au secteur privé est une réflexion que le

gouvernement algérien devrait mener afin d'éviter que les entreprises maritimes étrangères empiètent sur le périmètre des intérêts nationaux.

Cette étude n'est donc pas seulement un recueil d'information, mais un lanceur d'alerte afin de ces questions deviennent une priorité de tous les instants pour une meilleure adaptation.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux :

1. P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2006
2. Bonassies et Ch. Scapel., *droit maritime : contrat d'affrètement et contrat de transport* p. 780, auteurs, P.
3. R. Rodière – *affrètement et transport* tome 2, n° 698
4. Bonassies – *droit maritime*- p 605 - année 2010)
5. Massimiliano Rimaboschi- *L'unification du droit maritime* éd. 2006
6. R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *édit. Dalloz* année 2000 – *droit maritime*
7. *Transport maritime de marchandises*, éd. DALLOZ, paragraphe 345.15.
8. *Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine* - Pierre ANGELELLI
9. René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t. I, « Les contrats d'affrètement », Paris, Dalloz, 1968,
10. *Droit du commerce international* Jean-Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup Précis 3e édition
11. *Transport maritime et régime portuaire ? ED ;2004, page 275*
12. *Arbitrage et droit de l'Union européenne*, sous la direction de Pierre Mayer, p16, éd. 2012, volume 38.
13. Ph. GARO : *L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique*, p.277
14. P. MAYER , V. HEUZE, *Droit international privé*, p.101 n° 136.
15. *droit algérien de l'arbitrage commercial international*, Mostafa TRARI TANI, éd. Berti.
16. Frédéric Lucet, "Consensualisme et Formalisme", *R.J.Com.* 1995, p. 42, cité dans *Les clauses relatives à la compétence internationale dans les connaissements :*

- consensualisme ou formalisme ? par Olivier CACHARD sous la direction de Madame le Professeur Hélène GAUDEMET- TALLON.
17. Nicolas P.-Y., DMF 1999, p. 101
 18. Droit Maritime, le contrat de transport de la marchandise, Ph. Delebecque
 19. Droit maritime, 3^{ème} édition Dalloz
 20. Arnaud Montas, Droit maritime 2ème édition
 21. Le contra de transport - Pierre Bonassies et C. Scapel
 22. L'équivalence des législations à l'épreuve du droit maritime algérien et du droit maritime français, Ph. Delebecque, ouvrage « Mélanges en hommage à Abdallah NABHAMOU », p313-323.
 23. Lamy Transport - Tome 2 – 2014
 24. Lamy transport tome 2- année2015
 25. Lamy Logistique , Partie 4
 26. Lamy transport , tome 2, édition 2011, page 312.
 27. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances, Fasc. 465-10 : TRANSPORT MARITIME . Responsabilité du transporteur de marchandises . – Principes généraux ; Date du fascicule : 25 Septembre 2002
 28. H. MAZEAUD, et autres, *Leçons de droit civil*, t. 2, « Obligations, théorie générale », 8e éd., Paris, Montchrestien, 1991.
 29. Précis – droit des transport- année 2010- éditions DALLOZ
 30. Le connaissance électronique « Delebeque »
 31. Michel Alter, *Droit des transports*, 3e éd., 1996, Dalloz , p. 139.
 32. LA RESPONSABILITÉ DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME, page 289, auteur Edison González Lapeyre.
 33. É. Loquin, *Les obligations de confidentialité dans l'arbitrage* : *Rev. arb.* 2006, p. 323 et s.
 34. E. Loquin, *La clause d'arbitrage par référence : toujours l'incertitude* : *RTD com.* 1993, p. 297.
 35. X. Boucobza, *La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international* : *Rev. arb.* 1998, p. 495. – V. JCl. Procédure civile, Fasc. 1056
 36. Droit du commerce international et des investissements étrangers, auteur : Mathias Audit, Sylvain Bollée, Pierre Callé – 575 (conclusion du contrat de transport).
 37. Transport maritime de marchandises, éd. DALLOZ
 38. Droit maritime- Contrat d'affrètement et contrat de transport
 39. Centre de Droit Maritime et des Transports, Mémoire présenté par M. Jean-Charles VINCENT « Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur »
 40. L'unification du droit maritime Chapitre I. Le transport de marchandises par mer,
 41. Droit maritime- Contrat d'affrètement et contrat de transport
 42. Droit maritime, 3^{ème} édition DALLOZ
 43. « Formalisme et dématérialisation du connaissance » ; Droit de l'informatique et des télécoms, 1998, Doctrine , p24-30. Olivier Cachard
 44. Mémoire Master 2 – droit maritime et des transports : « responsabilité du chargeur », présenté par Olivier Lebrun
 45. R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, Droit Maritime, éd. Dalloz 1997.

Législation française, algérienne européenne et internationale :

1. Convention de Bruxelles
2. Règles de Rotterdam
3. Règles de La Haye/Haye-Visby
4. Règles de Hambourg
5. Code maritime algérien
6. Code des assurances algérien
7. Code des transports français
8. Code civil français
9. Code civil algérien
10. Code de procédure civile et administrative algérien
11. Code de procédure civile français
12. code des assurances algérien
13. loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.
14. décret du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.
15. décret n° 69-679 du 19 juin 1969.
16. décret exécutif du 06 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports (doit algérien)
17. Décret n° 63-364 du 14 septembre 1963 portant publication d'un accord algéro-français relatif à l'arbitrage et d'une annexe signée à Paris le 26 juin 1963.
18. Convention relative à l'entraide judiciaire en matière civile et commerciale entre la République algérienne démocratique et populaire et la République populaire de Chine, signée à Alger le 10 janvier 2010.
19. Loi n° 88-18 du 12 juillet 1988 portant adhésion à la convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, adoptées par la conférence des Nations Unies à New-York le 10 juin 1958.
20. ordonnance ° 11-2003 du 26/08/2003 relative à la monnaie et le crédit JORA n° 52 du 28/08/2003
21. Loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.
22. Protocole DTS en 1979.
23. décret du 25 mars 1937 portant promulgation de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matières de connaissance signée à Bruxelles le 25 aout 1924.
24. Règlement CE n°593-2008 du parlement européen et du Conseil du 17/06/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) , JO L177/6 du 04.7.2008, p.6-16.

Jurisprudences Française et européenne :

1. Cass. com., 27 mai 1975, n° 74-10.388, Bull. IV, n° 140,
2. Cass. Com. 10 mai 1983, n°80-13.569, Bull. civ. IV, n° 139, DMF 1984, p. 269.
3. Cass. Assemblée plén. 22 déc. 1989, n°88- 10.979, BT 1990, p. 27, DMF 1990, p. 29

4. Cass. Com.19 déc. 2000, n° 98-12.726, Bull. civ. IV, n° 208, p. 180.
5. CA Aix-en-Provence 2^{ème} chambre , 7 sept 2004, n° RG 01/01974, EUROMED c/ IMTC
6. Cass. Com., 16 févr. 1988, n° 86-309, Bull. Civ. IV, n°75, p. 52, BT 1998, p. 491;
7. Cass.com., 6 févr.1990, n°88-15.495, Lamyline
8. CA Versailles, 12^{ème} chambre, 7 octobre 2014, n° 12/01714, Schender c/ Laser.
9. arrêt Cour de Cass 1^{ère} civ. du 9/9/2015n° 14-22.794 (DMF hors série 2016 n°20)
10. CA Aix-en-Provence 1^{er} janvier 2016, BTL 2016, n°63; DMF 2016 h.s p78.
11. Cass. Com. 19 déc. 2000, n° 98-12.726 Bull. civ. IV, n°208.
12. CA Rouen, 2^{ème} chambre, 17/09/2009, DMF 2010, p.507
13. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 22 févr. 2007, n° 06/04798, Sté Companhia Libra de Navegação c/ Compagnie Generali France Assurances et a. : Juris-Data n° 2007-338574 / Commentaire par Martin NDENDÉ
14. Cass. Com., 12 juin 1990 , n° 89-12.278/P, DMF 1991, p. 33 ;
15. Cass. Com 12 juin 1990, n° 89-099, DMF 1991, p. 603.
16. CA Paris, 5^e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
17. Cass. com., 18 janv. 1994, n° 92-12.008 et, sur renvoi,
18. CA Rouen, 14 déc. 1999, DMF 2000, p. 798,
19. CA Rouen, 2^e ch. civ., 16 nov. 1995, DMF 1996, p. 915
20. T. com. Paris, 2^e ch. B, 25 juin 1996, La Réunion européenne c/ Delmas
21. CA Aix-en-Provence, 11 juin 1980, BT 1981, p. 14
22. CA de Rouen, 2^e Ch., 4 mai 2006, n°04/01825, AP Moller-Maersk c/ Gyma surgelés et a. ; BLT 2006, p. 348 ;
23. T. com. Rouen, 19 juin 1951, DMF 1952, p. 270
24. CA Paris, 3 nov. 1982, DMF 1983, p. 418
25. CA Paris, 5^e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
26. Cass. com., 30 oct. 2000, n° 98-10.646, DMF 2001, p. 915 ; Cass. com., 27 avr. 1993, n° 91-16.249, BTL 1993, p. 473 ;
27. Cass. 2^e civ., 6 mai 2004, n° 02-16.314, Bull. civ. II, n° 205 ;
28. Cass. 1^{re} civ., 2 nov. 2005, n° 02-17.697, Bull. civ. I, n° 394.
29. CA Aix-en-Provence, 31 oct. 2013, n° 10/22098, Axa CS et a. c/ Ocean Reefer Containers Associates Lines NV
30. Cass. com., 21 sept. 2010, n° 09-67.965, BTL 2010, p. 576
31. CA Paris, 5^e ch., 31 mars 2004, n° 2002/19266, MPM Export c/ Lloyds de Londres et a., BTL 2004, p. 338,
32. CA Aix-en-Provence, 5 févr. 2009, DMF 2011, hors-série n° 15, p. 81
33. CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 mai 2012, n° 08/13367, Companhia Sudamericana de Vapores c/ YSL Parfums et a.)..
- 34.
35. CA Versailles, 12e ch., sect. 2, 3 déc. 2009, no 08/02702, AGF c/ Gan Incendie, BTL 2010, p. 78
36. CA Paris, 5e ch., 6 oct. 2004, no 01/14914, Freelance Limited et a. c/ Aluminium Pechiney et a.

37. CA Paris, pôle 5, ch. 4, 23 sept. 2009, n° 07/04886, Tarros c/ Hexion Specialty Chemicals et a., BTL 2010, p. 630. Il est en effet désormais acquis que cette mise à disposition ne relève pas du louage de choses
38. CA Paris, 12 janv. 1984, DMF 1984, p. 413
39. Cass. com., 17 févr. 1987, n° 84-17.489 ; Cass. com., 15 juill. 1987, n° 85-12.957 ;
40. Cass. com., 15 juill. 1987, n° 86-11.607
41. Cass. com., 3 févr. 1998, n° 96-11.460, BTL 1998, p. 125.
42. CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, n° 89/5318, MGFA c/ Cotunav
43. CA Bordeaux, 28 mars 1963, DMF 1963, p. 483
44. CA Montpellier, 2^e ch. 23 janvier 2001, Generali Transport c / France Euro Tramp.
45. CA Rouen, 2^e ch. 18 janvier 2001, Générale de Manutention portuaire c/ P&G Nedlloyd.
46. T. Com. Marseille, 14 juin 2002, Le continent c / CMA CGM et a. BTL 2002, p. 712
47. CA Bordeaux, 25 févr. 1974, BT 1974, p. 248
48. Cass. com., 28 nov. 1989, n° 88-16.082, DMF 1991, p. 290 ;
49. CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 10 déc. 1992, no 90/4896, World Ranger Shipping et a. c/ L'indépendance
50. CA Aix-en-Provence, 21 janv. 2010, n° 07/18033, Kintex c/ Hidoux, BTL 2010, p. 627
51. CA Paris, 5e ch. A, 30 mars 1993, no 16392/92, Groupe Concorde et a. c/ Veb Deutfracht-Seereederei Uberseehafen ;
52. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 6 mars 1997, no 94/1593, Klein SPPM c/ CGM).
53. CA Paris, 5e ch. A, 2 déc. 1985, DMF 1986, p. 551
54. Cass. com., 8 juin 1999, n° 97-11.517, DMF 1999, p. 603, note Tassel Y., D. 2000, jur., p. 729, obs. Ammar D., rejetant le pourvoi contre CA Paris, 5e ch., 13 nov. 1996, no 18663/94, Maersk c/ La Réunion européenne.
55. CA Paris, 5e ch., 29 oct. 1998, PFA Assurances et a. c/ Compania de Navigazione Maritima Navrom, relevant que, confirmé par Cass. com., 8 janv. 2002, n° 99-11.109, BTL 2002, p. 51 ;
56. Cass. com., 21 juill. 1987, n°86-10.195, navire *Vomar*, DMF 1987, p. 573
57. Cass. com., 22 janv. 2002, n° 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ;
58. CA Paris, 5e ch., 16 juin 2004, no 02/01855, Groupama Transports et a. c/ Speed Welle Shipping et a. ;
59. CA Paris, 5e ch., 18 déc. 2002, no 2001/05206, Navigation et transports et a. c/ Heron Shipping et a., BTL 2003, p. 322,
60. CA Rouen, 20 janv. 2000, Arrow Trans Shipping c/ Navigation et Transports, DMF 2000, p. 829 ;
61. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 8 sept.1994, arrêt « *J.Jessica.* », DMF 1995, p. 52 ;
62. CA Paris, 5e ch., 26 juin 1996, Colonia c/ Hoeggh Freighter
63. Cass. com., 27 mai 2003, n° 01-13.743, BTL 2003, p. 408
64. CA Paris, 5e ch., 28 mars 1991, BTL 1991, p. 780,
65. CA Paris, 26 janv. 1982, DMF 1982, p. 608, note R. A.,
66. CA Lyon, 3^e ch., 1^{er} mars 2001, ACM c/ Marguet ; T. com. Bobigny, 23 sept. 1999, BTL 1999, p. 802
67. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 juin 1996, Rev. Scapel 1996, p. 163 ; T. com. Nantes, 19 avr. 1993, DMF 1994, p. 45 ;

68. CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances
69. CA Reims, aud. sol., 9 mai 2000, Atlantic Rhederei c/ Astra Calve, déclarant valable le report accordé par le représentant du P & I club
70. CA Rouen, 2^e ch., 6 déc. 2001, CNMP c/ Canada Maritime Limited
71. Cass. com., 30 mars 2005, n° 03-21.156, Bull. civ. IV, n° 75, BTL 2005, p. 271, DMF 2005, p. 699
72. Cass. com., 18 oct. 1994, n° 92-16.926, BTL 1995, p. 538
73. CA Rouen, 2^e ch., 18 juin 1992, DMF 1993, p. 357
74. CA Paris, 5^e ch., 2 févr. 2005, n° 03/15853, Groupama Transport et a. c/ Unison Shipping et a., DMF 2005, p. 440.
75. CA Versailles, 12^e ch., 15 juin 2004, n° 03/03864, Decathlon c/ Transports Graveleau, BTL 2004, p. 488, rappelant le principe et estimant que le report accordé au commissionnaire ne bénéficiait pas au destinataire ;
76. CA Versailles, 12^e ch., 13 mars 1997, Rhin et Moselle c/ Delmas ;
77. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 30 juin 2010, BTL 2010, p. 546, DMF 2012, hors série n° 16, p. 84, selon cet arrêt les reports de prescription accordés par le commissionnaire ou le destinataire réel n'engagent pas le transporteur, vis-à-vis duquel la prescription est acquise.
78. CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances.
79. CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 7 févr. 1990, Rev. Scapel 1991, p. 79
80. Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607 ;
81. CA Paris, 5^e ch. B, 6 févr. 1981, DMF 1981, p. 598 ;
82. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 13 févr. 1997, n° 93/18149, CMA c/ Intramar) « alors même que le garanti se trouverait encore dans le délai d'un an ».
83. Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, Bull. civ. IV, n° 225
84. Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607, BT 1988, p. 488 ;
85. CA Aix-en-Provence, 2^e ch. com., 30 sept. 2003, n° 00/02773, Siat et a. c/ Fast Line, BTL 2003, p. 720 ;
86. CA Rouen, 12 mars 1987, Régie du Chemin de fer Abidjan Niger c/ Cies ass. ;
87. CA Rouen, 29 mai 1986, BT 1987, p. 312
88. CA Rouen, 2^e ch. civ., 12 juin 1997, n° 9405556, Roussel c/ Uni Europe, DMF 1998, p. 151
89. Cass. com., 2 oct. 1990, no 88-18.089, BTL 1991, p. 242
90. Cass. com., 7 déc. 1999, n° 97-18.035, BTL 2000, p. 140 ; CA Paris, 4 mai 1976, DMF 1977, p. 305
91. C. civ., art. 2241 tel qu'issu de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 ; Cass. ch. mixte, 24 nov. 2006, n° 04-18.610
92. Cass. 2^e civ., 16 déc. 2004, n° 02-20.364, Bull. civ. II, no 531
93. Cass. com., 23 mai 1989, n° 86-17.068, BTL 1989, p. 550
94. CA Aix-en-Provence, 22 nov. 1995, n° 93/2705, Navigation et Transport c/ Sud Marine International
95. Cass. com., 26 mars 1996, n° 94-12.524 et no 94-12.525
96. Cass. com., 11 juin 2002, n° 00-15.483
97. Cass. 2^e civ., 8 avr. 2004, n° 02-15.096, Bull. civ. II, no 181

98. CA Bordeaux, 2^e ch., 14 nov. 1990, n° 4636/87, Skandia c/ Mariana, BTL 1992, p. 149
99. CA Paris, 5^{ème} Chambre, arrêt n° 07-10.208 du 07 octobre 2010 : SA AUTOLINERS et SA NAVITRANS c/ sté ALLIANZ GLOBAL CORP et SPECIALITY
100. TC Paris, 10 sept. 1997 (BTL 1998.183).
101. Arrêt de la Cour de cassation, cham. Com. du 10 Juillet 2012 , N° 10-17.325, 809 . société CNAN Group c/ Société AG distribution.
102. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 5 juin 2014, no 12/15682, Armeec Insurance JSC c/ Entreprise portuaire d'Alger EPAL et a., BTL 2014, p. 391
103. CA Rouen, 8 févr. 1974, BT 1974, p. 261 ;
104. CA Versailles, 12^e ch., 15 oct. 1992, SCCM et a. c/ Turiski et a. ; CA Bordeaux, 2^e ch., 8 janv. 1987, The Bank Line c/ Washington International Insurance et a.
105. CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, MGFA et a. c/ Cotunav
106. CA Aix-en-Provence, 20 mars 1979, BT 1979, p. 364 ; T. com. Paris, 7 mars 1979, DMF 1980, p. 416
107. T. com. Paris, 6 mars 1973, DMF 1974, p. 98 ; CA Paris, 27 juin 1980, DMF 1981, p. 85
108. CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440
109. CA Paris, 14 mars 1985, DMF 1987, p. 364,
110. Cass. com., 5 juill. 1988, n° 87-10.566, BT 1989, p. 449
111. CA Rouen, 8 févr. 1974, BT 1974, p. 261 ; CA Versailles, 12^e ch., 15 oct. 1992, SCCM et a. c/ Turiski et a. ; CA Bordeaux, 2^e ch., 8 janv. 1987, The Bank Line c/ Washington International Insurance et a.
112. CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, MGFA et a. c/ Cotunav
113. CA Aix-en-Provence, 20 mars 1979, BT 1979, p. 364 ; T. com. Paris, 7 mars 1979, DMF 1980, p. 416
114. T. com. Paris, 6 mars 1973, DMF 1974, p. 98 ; CA Paris, 27 juin 1980, DMF 1981, p. 85
115. CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440
116. CA Paris, 14 mars 1985, DMF 1987, p. 364,
117. Cass. com., 5 juill. 1988, n° 87-10.566, BT 1989, p. 449
118. T. com. Paris, 14 mars 1973, BT 1974, p. 274
- 119.
120. Cass. Com. 20/10/1954. DMF 1955 p.76 ; CA Aix-en-Provence, 9 fév.1972, DMF 1973, p.23
121. Cass.com.21/02/2006 , n° 04-10.592, bull. civ. IV, n° 47, BLT 2006, p.147.
122. Cass. Com. 24 nov. 1975, n° 74-12.782, BT 1976, P. 86).
123. CA Paris, 5^{ème} ch. , 15/10/2013 , n° 12/03139 Evergreen c/BBL Shiping, BTL 2013, p. 639.
124. T. de com. de Marseille, 24 juin 2011, n° RG : 2010G01352, BLT 2011, p. 476
125. Cass. 25/06/1991, n° 90-10.293, DMF 991, p.397
126. C.A. Aix-en-Provence, le 31 octobre 1991, BTL 1992, p. 478; C.A. Aix-en-Provence, le 9 février 1972, DMF 1973, p. 23; Cass. com., 24 novembre, 1975, BT 1976, p. 86.

127. Cass. Com., 6 nov. 1951, BT 1952, p. 330, DMF 1952, p.136.
128. CA Versailles, 12^{ème} ch., 20/°4/2000 , SEA FRIGO c/ PFA)
129. T. de commerce Marseille, 6 mai 2011, n° RG 2009F02857, Axa c / CMA CGM, BTL 2011,
130. CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1985, Feron de Clebsatel c/ Marseille Fret, Rev. Scapel 1985, p. 35, pour un transport de France vers l'Algérie, pourvoi rejeté par Cass. com., 10 mars 1987, n° 85-14.008, mais ce problème n'avait pas été soulevé en cassation.
131. Cass. com., 15 juill. 1987, n° 86-10.409 R, rejetant le pourvoi contre CA Rennes, 10 oct. 1985, DMF 1987, p. 46 ; CA Aix-en-Provence, 6 déc. 1984, Navigazione Beta c/ Agrimpex CY Ltd, cette décision reprenant même l'exigence de la ratification par les deux pays ;
132. CA Aix-en-Provence, 6 juill. 1987, DMF 1988, p. 390 ; CA Paris, 5^e ch., 19 déc. 1996, BTL 1997, p. 244, en extrait et CA Montpellier, 2^e ch., 12 août 1998, Helvetia c/ Setramar.
- 133.
134. Cass. com., 4 févr. 1992, navire *Hilaire-Maurel* : DMF 1992, p. 289, note P. Lemaître ; Rev. crit. DIP 1992, p. 495, note P. Lagardère ; DMF 1993, p. 90, obs. P. Bonassies.
135. CA Rouen, 8 févr. 1994, navire *Hilaire-Morel* : DMF 1994, p. 568, note Y. Tassel
136. CA Aix-en-Provence, 18 janv. 1994 : DMF 1994, p. 551 ; DMF 1995, p. 179, n° 49, obs. critiques P. Bonassies. – En sens contraire, V. la jurisprudence américaine : DMF 1995, n° 18, p. 60 et 33, p. 73
137. CA Aix-en-Provence, 18 janv. 1994 : DMF 1994, p. 720, note Y. Tassel
138. CA Paris, 27 sept. 1997 : Rev. Scapel 1997, p. 17 ; DMF 1998, p. 50, n° 92, obs. P. Bonassie
139. Navire *Pella*, Cass. com., 21 févr. 2006 : BTL 2006, p. 166 ; DMF 2006, p. 383, obs. Ph. Delebecque ; JDI 2006, p. 283, note C. Legros
140. Cass. Ire civ., 11 juill. 2006, n° 05-80.890 : Bull. civ. 2006, I, n° 366, p. 314 ; D. 2006, pan. 3029, obs. Th. Clay ; RTD com. 2006, p. 764, obs. E. Loquin ; JCP G 2006, I, 187, n° 10, obs. Ch. Seraglini ; Rev. crit. DIP 2007 p. 128, note F. Jault-Seseke
141. Cass. Ire civ., 27 avr. 2004 : Bull. civ. 2004, I, n° 112
142. Cass. com., 13 nov. 2002, n° 00-19340, inédit
143. Cass. com., 7 déc. 1999, navires *Vassilli Klochkov* et *Klim Voroshilov* : *Juris-Data* n° 1999-004390 ; DMF 2000, p. 903, note F. Le Louer, rejetant les pourvois formés contre les arrêts CA Aix-en-Provence, 7 mai 1997, navire *Vassilli Klochkov* : BTL 1997, p. 867 et navire *Klim Voroshilov* : DMF 1998, p. 29, obs. P.-Y. Nicolas ; DMF 1998, Hors-série n° 2, p. 64, n° 95, obs. P. Bonassies
- 144.
145. Cass. 2^e civ. 18 janv. 2001, n° 96-20.912, Bull. civ. II, n° 10
146. CA Paris, 5^e ch., 27 nov. 2002, n° 2001/04429, Palimar Shipping et a. c/ Gan et a.,
147. CA Paris, 5^e ch. A, 6 juin 2001, Axa GR et a. c/ Borda Shipping, BTL 2001, p. 679, confirmé par Cass. com., 8 oct. 2003, n° 01-16.028, Bull. civ. IV, n° 154 ;

148. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 29 juin 2000, BTL 2000, p. 603.
149. Cass. 1^{re} civ., 14 déc. 2004, n° 01-03.285, Bull. civ. I, n° 311, DMF 2005, p. 423
150. Cass 11 juin 2002, droit maritime, exécution et inexécution du contrat page 553, Ph. DELEBECQUE.
151. Cass. 1^{re} civ., 3/12/1991, n° 90-10.078.
152. Com, 5 mars 1991, Bull n° 96
153. Com, 29 juin 1993, Bull n° 271
154. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 28 déc. 2011, no RG : 10/19603, Axa et a. c/ Mark Gross et a., BTL 2012, p. 127
155. CA Aix-en-Provence, 12 avr. 1985, DMF 1986, p. 613 ;
156. CA Bordeaux, 8 janv. 1987, Bank Line c/ Washington International Insurance.
157. Cour de Justice des Communautés Européennes en 1984 (arrêt Tilly Russ) et 1999 (Castelletti)
158. Cass. com., 10 mars 1987, n° 85-14.561, Bull. civ. IV, n° 70 ; CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440
159. Cass. com., 26 mai 1992, n° 90-17.352, BTL 1992, p. 476
160. Cass. com., 29 nov. 1994, n° 92-19.987, DMF 1995, p. 209 ; Cass. com., 10 janv. 1995, n° 92-21.883, BTL 1995, p. 89, arrêt « Nagasaki »
161. Cass. com., 16 janv. 1996, n° 94-12.542 ; Cass. com., 25 nov. 1997, n° 95-21.021, Bull. civ. IV, n° 310
162. Cass. com., 25 juin 2002, n° 00-13.230, BTL 2002, p. 471 ; CA Rouen, 2^e ch., 28 févr. 2002, CP Ships c/ P & O Nedlloyd, BTL 2002, p. 356
- 163.
164. CA Rouen, ch. réun., 8 oct. 2002, Cargill c/ Capitaine du Walka Mlodych, DMF 2003, p. 547, la cour considérant que l'acheteur destinataire avait ainsi manifesté sa connaissance et son acceptation de la clause compromissaire
165. Cass. com., 4 mars 2003, n° 01-01.043, Bull. civ. IV, n° 33, BTL 2003, p. 193, qui approuve CA Paris, 5^e ch., 29 nov. 2000, DMF 2001, p. 684
166. Cass. com., 7 déc. 2004, n° 02-19.825, Bull. civ. IV, n° 215, BTL 2005, p. 11 ;DMF 2005, p. 133, note Remery J.-P.
167. Cass. 1^{re} civ., 12 juill. 2001, n° 98-21.591, Bull. civ. I, n° 224, BTL 2001, p. 605.
168. Cass. 1^{re}civ., 16 déc. 2008, n° 07-18.834, BTL 2009, p. 11 ; Cass. com, 16 déc. 2008, n° 08-10.460, BTL 2009, p. 7, DMF 2009, p. 124
169. Cass. com., 12 mars 2013, n°10-24.465, BTL 2013, p. 191, étant précisé que pas moins de 146 connaissements avaient été produits aux débats.
170. CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, Sté France Euro Tramp et a. c/ Mutuelles du Mans et a. BTL 2002, p. 241
171. CA Paris, 1^{re} ch., 4 févr. 2004, n° 2003/17917, Generali France et a. c/ Jolie Maritime ; même sens, T. com. Marseille, 13 janv. 2006, n° 2005F02757, Fortis et a. c/ Sea Bean Maritime, DMF 2006, p. 856.
172. T. com. Marseille, 10 oct. 2003, Axa et a. c/ Oceantramp shipping et a., BTL 2003, p. 703

173. CJCE, 19 juin 1984, aff. 71/83, *Partenreederei ms. Tilly Russ et Ernest Russ c/ NV Haven- & Vervoerbedrijf Nova et NV Goeminne Hout* : *Rec. CJCE 1984*, p. 2417 ; *Rev. crit. DIP 1985*, p. 385, note H. Gaudemet-Tallon ; *DMF 1985*, p. 83, note P. Bonnassies
174. CA Paris, 5 juill. 2006 : JCP G 2006, IV, 2912. – Cass. 1re civ., 11 juill. 2006, n° 05-18.681 : *Bull. civ. 2006*, I, n° 365, p. 313 ; *RTD com. 2006*, p. 947, obs. Ph. Delebecque
175. CA Paris, 5 juill. 2006 : JCP G 2006, IV, 2912.
176. Cass. 1re civ., 11 juill. 2006, n° 05-18.681 : *Bull. civ. 2006*, I, n° 365, p. 313 ; *RTD com. 2006*, p. 947, obs. Ph. Delebecque
177. COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (2^e Ch.) 14 septembre 2001, GREYSTONE et ALTON TRADING c/ MAURITRANS, MSC, GENERALI et SAGA MEDITERRANEE.
178. T. com. Paris, 11 mars 1996, n° 94.057188, Pépinières Abbotsford c/ Plandorex et a.
179. Cass. ch. mixte, 28 sept. 2012, n° 11-18.710, dans un domaine autre que l'assurance marchandises
- 180.
181. Cass. com., 12 nov. 1997, n° 95-20.749 ; CA Rouen, 2^e ch., 12 févr. 2004, n°02/01914, Mutuelles du Mans Assurances et a. c/ Delmas et a., pour une application à l'assurance maritime
182. Cass. com., 16 janv. 1973, n° 71-12.140, BT 1973, p. 144
183. Cass. com., 3 janv. 1996, n° 93-19.382
184. CA Paris, 5^e ch., 20 sept. 2007, n° 04/14152, Fertial et a. c/ Cnam et a., BTL 2007, p. 636
185. T. com. Marseille, 24 juin 2011, n° 2010G01352, BTL 2011, p. 476
186. Cass. Com. 19 oct. 2010, n° 09-68.425, Delmas c/ Heli Union, BTL 2010, p. 640.
187. Cass. com., 24 mai 1954, BT 1954, p. 643
188. CA Douai, 14 oct. 1954, DMF 1955, p. 92
189. CA Paris, 13 mai 1982, DMF 1983, p. 173.
190. CA Aix en Provence 2^e ch., 13 avr. 2006, n°04/07013, CMA-CGM c/ Fruisec, BTL 2007, p. 287.
191. Cass. 1^{re} civ., 7 mai 2002, n° 99-13.458.
192. CA Douai, 2^e ch., 31 janv. 2002, Tristar Shipping Lines c/ Unitramp, DMF 2002, p. 586
193. CA Aix-en-Provence, 5 juill. 1983, CMCR c/ Concorde ;
194. CA Aix-en-Provence, 7 janv. 1986, Sofraco c/ Lloyd Triestino ; CA Paris, 9 mai 1984, BT 1985, p. 206
195. CA Paris, 5^e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometas shipping
196. CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco
197. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 2 déc. 2003, n° RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.
198. CA Paris, 29 nov. 1978,
199. CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, n° RG : 11/00178, Delmas c/ Axa et a.

200. Cour de Cass. Chambre com., 7 déc. 1999, n° 97-18.035 ;
201. Cass. com., 12 janv. 1988, n° 86-14.607,
202. Cass. com., 2 févr. 1999, n° 96-17.915, Bull. civ. IV, n° 38,
203. Versailles, 14/01/1999, navire Saint-Georges, DMF 2000. 933, note C.Humann.
204. CA Paris, 5^e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometas shipping et a.,
205. CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco, BTL 2001, p. 129.
206. arrêt de la Cour de Ccass 20/10/1992 , navire Anzere, DMF 1992.676 , n. Y. TSSEL
207. CA Rouen, ch. civ. et com., 13 oct. 2011, n° RG : 10/02095, CMA CGM c/ Thales Air System et a.
208. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 2 déc. 2003, n° RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.
209. CA Aix-en-Provence, 25 juin 1953, DMF 1954, p. 139 ;
210. CA Aix-en-Provence, 18 déc. 1980, DMF 1981, p. 552 ;
211. Cass. com., 30 nov. 2010, n° 09-14.892
212. T. com. Rouen, 6 avr. 1951,
213. CA Douai, 11 juin 1959,
214. CA Paris, 5^e ch., 27 oct. 1995, Arnal et fils c/ Besnier et a.
215. CA Aix-en-Provence, 16 mai 1975, DMF 1976, p. 289
216. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 21 sept. 2000, Marfret c/ Helvetia
217. Cass. com., 7 déc. 1983, n° 81-14.489,
218. Cass. com., 25 sept. 1984, n° 81-15.526,
219. Cass. com., 13 févr. 1978, n° 77-11.608
220. Cass. com., 19 oct. 2010, n° 09-68.425,
221. CA Aix-en-Provence, 5 juin 2014, n° RG 12/15682, Sté Armeec c/ Sté entreprise portuaire d'Alger Epal et a.
222. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 2 déc. 2003, n° RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.
223. CA Rouen, 18 oct. 1984.
224. Cass. com., 14 mai 2002, n° 99-17.761
225. Cass. com., 18 janv. 1994, n° 91-20.545
226. CA Versailles, 12^e ch., 30 mars 2000, AGF c/ Saga
227. Cass. com., 7 juill. 1998, n° 96-15.724
228. Cass. com., 18 mars 2008, n° 07-11.777
229. CA Rouen, 25 nov. 1999, Nedloyd BV c/ Cloflexip
230. CA Rouen, 2^e ch., 9 sept. 2004, n° RG : 02/01434, Hual AS c/ Axa et a.,
231. CA Paris, pôle 5, ch. 4, 11 janv. 2012, n° RG : 05/09680, Allianz et a. c/ Axa
232. Cass. com., 27 mai 1975 : Bull. civ. 1975, IV, n° 140
233. CA Aix-en-Provence, 6 avr. 2000 : Juris-Data n° 2000-117284
234. CA Montpellier, 23 janv. 2001 : Juris-Data n° 2001-159776.
235. CA Paris, 28 mars 2001 : Juris-Data n° 2001-150938. –
236. CA Rouen, 23 mai 2001 : BTL 2001, p. 523.
237. Cass. com., 26 févr. 1981
238. CA Rennes, 1er juill. 1992
239. Cass. com., 16 juill. 1985, n° 83-16.517 ;

240. Cass. com., 15 juill. 1987, n° 86-10.409 ;
241. CA Paris, 5^e ch. A, 9 juill. 1985, SNCDDV c/ Allianz et a., pourvoi rejeté par Cass. com., 15 juill. 1987, n° 86-11.607
242. Cass. com., 16 avr. 1991, n° 89-17.958,
243. CA Basse-Terre, 1^{re} ch. civ., 7 mars 2005, n° RG : 04/00370, P & O Nedlloyd c/ Mutuelles du Mans ;
244. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 4 mai 2004, n° 2002/307, The British and Foreign Ins. Cy et a. c/ Cosco,
245. CA Rouen, 30 nov. 2000 : Juris-Data n° 2000-136601
246. T. com. Paris, 7 nov. 2001 : Juris-Data n° 2001-171227.
247. CA Paris, 6 févr. 2002 : Juris-Data n° 2002-166998.
248. CA Rouen, 21 juin 2001 : Juris-Data n° 2001-163923.
249. CA Paris, 9 nov. 2001 : Juris-Data n° 2001-157856.
250. CA Paris, 27 nov. 2002
251. CA Paris, 5^e ch. A, 13 juill. 1988, CGM c/ Ets Riff et a
252. T. com. Nanterre, 13 sept. 1991, OTC c/ Gefco
253. Cass. com., 2 juill. 1996, n° 94-15.722
254. CA Versailles, 12^e ch. 5 avr. 2001, La réunion européenne c/ CGM, BTL 2001,
255. Cass. com., 16 févr. 1988 : Bull. civ. 1988, IV, n° 74.
256. Cass. com., 11 mai 1993 : DMF 1994, p. 165, obs. P. Bonassies ; BTL 1993, p. 403.
257. CA Rouen, 2 mai 1996 : BTL 1997, p. 68.
258. CA Paris, 21 févr. 2001 : Juris-Data n° 2001-139448.
259. CA Rouen, 9 sept. 2004 : Juris-Data n° 2004-252182
260. CA Paris, 13 déc. 1995 : DMF 1996, p. 923, note P.-Y. Nicolas
261. CA Versailles, 17 janv. 2002 : Juris-Data n° 2002-189246
262. CA Versailles, 25 mai 2000 : Juris-Data n° 2000-133958.
263. CA Toulouse, 13 mai 1977, Rev. Scapel 1977, p. 27
264. Cass. com., 10 juill. 2012, n° 11-20-166, BTL 2012, p. 489
265. CA Rouen, 12 juill. 1957, DMF 1958, p. 27
266. T. com. Paris, 25 juin 1975, DMF 1976, p. 154 ;
267. CA Aix-en-Provence, 16 juill. 1977, BT 1977, p. 587
268. CA Paris, 9 mars 1977, BT 1977, p. 199
269. CA Douai, 17 juin 1982, Delmas Vieljeux c/ La Neuchâteloise
270. T. com. Marseille, 14 janv. 1972, BT 1972, p. 78
271. CA Douai, 16 nov. 2010, n° RG : 08/05280, Helvetia c/ Huyndai Merchant Marine, DMF 2011, hors-série n° 15, p. 78
272. T. com. Marseille, 10 mai 1977, DMF 1978, p. 171
273. CA Rouen, 2^e ch., 14 nov. 1996, Eagle Star et a. c/ Delmas ;
274. CA Paris, 3 mai 1957, BT 1957, p. 264
275. T. com. Paris, 22 mai 1980, BT 1980, p. 462 ;
276. CA Aix-en-Provence, 11 juin 1963, BT 1963, p. 338 ;
277. T. com. Seine, 10 janv. 1964, BT 1964, p. 89.
278. Cass. com., 7 déc. 1999, n° 98-10.171
279. CA Paris, 5^e ch., 23 nov. 1983, BT 1984, p. 86

280. Cass. com., 2 avr. 1974, Dr. eur. Transp. 1975, p. 486
281. Cass. com., 17 févr. 1987, n° 84-17.489/V ;
282. CA Rouen, 10 févr. 1972, BT 1972, p. 218 ;
283. T. com. Le Havre, 18 sept. 1970, DMF 1971, p. 293
284. CA Aix-en-Provence, 13 mars 1980, BT 1980, p. 506 ;
285. T. com. Sète, 22 déc. 1981, DMF 1982, p. 434
286. T. com. Nanterre, 1^{er} avr. 1994, GEC Alsthom Moteurs c/ France Cargo International et a.),
287. T. com. Bobigny, 25 mars 1994, La Concorde c/ Calberson International et a.
288. CA Paris, 2 févr. 1971, BT 1971, p. 83
289. Cass. com., 25 juin 1991, n° 89-21.801, BTL 1991, p. 541
290. CA Papeete, 17 juill. 2008, Polynesia Hélicoptères c/ CPTM, BTL 2009, p. 515
291. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 11 mai 2011, n° RG : 09/13268, DMF 2012, hors série n° 16, p. 79
292. CA Aix-en-Provence, 27 juin 1986, DMF 1988, p. 243 ;
293. CA Paris, 5^e ch., 30 janv. 2008, n° RG : 05/23101,
294. CA Versailles, 12^e ch., 30 mars 2000, BTL 2000, p. 541,
295. TC Marseille, 11 juin 2010, n° RG : 2009F01090, Helvetia et a. c/ Comanav, BTL 2010, p. 415,
296. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 19 janv. 2001, Sté des Pharaons c/ Egyptian Navigation Co., DMF 2001, p. 820.
297. CA Paris, 5^e ch. A, 2 mars 1988, Sté Transp. Olandini c/ C^{ie} méridionale de navigation et a.,
298. CA Aix-en-Provence, 7 sept. 1995, Sté Nouvelle de Courtage c/ Treficable Pirelli et a.
299. Arrêt du 19/05/1991 n°77660 ou la Cour Suprême Algérienne
300. CA Rouen, 2^e ch., 21 févr. 2002, Hyundai Merchant Marine c/ Groupama Transports, BTL 2002, p. 358
301. CA Rouen, 2^e ch., 6 juill. 2004, n° RG : 03/04692, Gondrand c/ Menuiserie Charrassier et Sow.
302. CA Paris, 3 mai 1995, Snat c/ TOE, BTL 1995, p. 491
303. CA Versailles, 12^e ch., 8 avr. 2004, n° RG : 02/04968, Axa et a. c/ CGM, BTL 2004, p. 315 ;
304. CA Versailles, 12^e ch., 29 avr. 2004, n° RG : 02/01103, CGM Antilles c/ Helvetia, BTL 2004, p. 357
305. Cass. com., 19 mars 2002, n° 99-21.177.
306. CA Aix-en-Provence, 28 mai 1991, Somotrans c/ Norasia Line, s'agissant d'une grève de dockers
307. CA Paris, pôle 5, ch. 4, 7 déc. 2011, n° RG : 2008030527, Tokio Marine Europe et a. c/ Louis Dreyfus Lines et a., DMF 2012, p. 554, BTL 2012, p. 16
308. CA Paris, 3 mai 1995 : DMF 1996, p. 251, obs. P. Bonassies ; BTL 1995, p. 491.
309. Cass. com., 25 févr. 2004 : Juris-Data n° 2004-022676.
310. CA Rouen, 6 juin 2002 : BTL 2002, p. 619
311. CA Paris, 16 juin 1976, BT 1976, p. 429.

312. CA Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, n^o RG : 04/03545, Socomex c/ Horn-Linie et a., BTL 2006, p. 283, DMF 2006, p. 506
313. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 29 juin 2011, n^o RG : 10/03703, Jesfruit et a. c/ CMA CGM, DMF 2011, p. 999, BTL 2012, p. 144
314. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 19 juin 1991, n^o RG : 89/5616, Gan c/ Cotunav
315. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 21 juin 2005, n^o RG : 02/10960, P & O Nedlloyd c/ Omar Group et a., BTL 2006, p. 219
316. CA Aix-en-Provence, 2^ech., 15 mai 2014, n^o 11/21946, Sté Nateus Verzekeringen NV et a. c/ SA CMA-CGM, BTL 2014, p. 346
317. Cass. com., 9 juill. 1996, n^o 94-13.396
318. CA Paris, 6 mai 1960, DMF 1960, p. 549 ;
319. CA Rouen, 2^e ch., 28 juin 1990, Capitaine commandant du navire « Andes » c/ Navigation et Transports
320. Cass. com., 22 janv. 2002, n^o 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ;
321. Cass. com., 5 mars 1996, n^o 94-14.627, Bull. civ. IV, n^o 78, p. 64 ;
322. Cass. com., 4 mars 1986, DMF 1987, p. 360 ;
323. CA Rennes, 10 oct. 1985, DMF 1987, p. 87
324. CA Montpellier, 2 déc. 1965, DMF 1966, p. 536 ;
325. CA Paris, 6 mai 1960, DMF 1960, p. 549
326. CA Paris, 5^e ch. A, 30 janv. 1989, La Concorde c/ SNCDV, rejetant comme invérifiable et donc incertain l'état d'avancement du développement de la maturation des bananes lors de l'emportage
327. CA Versailles, ch. com. réunies, 8 mars 2005, n^o RG : 03/02198, Groupama Transports et a. c/ Esco Estonian Shipping, BTL 2005, p. 389
328. CA Versailles, 12^e ch., 20 févr. 2003, CMA CGM c/ Sté Le Moussaillon, BTL 2003, p. 459
329. CA Douai, 3^e ch., 22 sept. 2011, n^o RG : 04/03241, Unithai Public c/ CIAM et a.
330. Cass. com., 16 févr. 1988, n^o 86-14.640, Bull. civ. IV, BT 1988, p. 214 ;
331. CA Bordeaux, 11 juill. 1977, DMF 1978, p. 22 ;
332. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 16 déc. 1999, Navigation et Transports c/ Socoma, BTL 2000, p. 119
333. Cass. com., 16 févr. 1988, n^o 86-14.640, Bull. civ. IV
334. CA Paris, 5^e ch., 19 mars 2003, OOCL c/ Cap Expo,
335. CA Rouen, 2^e ch. civ., 20 déc. 2001, n^o RG : 00/00875, Calberson c/ Contship, DMF 2002, p. 515
336. Cass. com., 15 mars 1983, n^o 79-14.318 ; CA Paris, 12 juill. 1977, DMF 1978, p. 544
337. T. com. Paris, 17 févr. 1975, DMF 1975, p. 550
338. CA Paris, 5^e ch. A, 8 mars 1995 : Juris-Data n^o 1995-021287
339. Cass. com., 21 oct. 1963, DMF 1964, p. 14 ;
340. CA Paris, 12 déc. 1972, BT 1973, p. 72 ;
341. CA Rouen, 8 nov. 1952, DMF 1953, p. 84
342. CA Douai, 2^e ch., 31 janv. 2002, Tristar Shipping Lines c/ Unitramp, BTL 2002, p. 151
343. CA Rouen, 2^e ch., 15 nov. 2001, CMA CGM c/ Groupama, BTL 2002, p. 257

344. CA Rouen, 30 juin 1972, Gaz. Pal. 26 au 28 nov. 1972, p. 7
345. Cass. com., 20 déc. 1982, n° 77-12.439, DMF 1983, p. 526
346. CA Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986, som., p. 694
347. T. com. Le Havre, 1^{er} avr. 1952, DMF 1952, p. 677
348. T. com. Dunkerque, 14 janv. 1952, DMF 1952, p. 424
349. CA Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986, som., p. 694
350. Cass. com., 20 févr. 1962, BT 1962, p. 107
351. CA Aix-en-Provence, 6 oct. 1959, BT 1959, p. 350
352. CA Paris, 5^e ch. B, 22 oct. 1986, Sitram c/ Cies ass. et Cofruitel
353. CA Rouen, 2^e ch., 15 nov. 2001, CMA-CGM c/ Groupama, BTL 2002, p. 257
354. Conv. Bruxelles, 25 août 1924, art. 4. 2. a ; C. transp., art. L. 5422-12, 9^o
355. CA Paris, 29 nov. 1978, DMF 1979, p. 80
356. Cass. com., 4 juill. 1972, DMF 1972, p. 717 ;
357. Cass. com., 12 avr. 1976, DMF 1976, p. 685 ;
358. Cass. com., 17 juill. 1980, n° 77-13.435, BT 1980, p. 567
359. arrêt Cour de Cass. du 17/11/1992, navire Rolline, DMF 1993;563, n. P.
- BONASSIES.**
360. Cass. com., 7 déc. 1999, n° 97-18.035, BTL 2000, p. 140 ;
361. CA Paris, 4 mai 1976, DMF 1977, p. 305
362. Cass. ch. mixte, 24 nov. 2006, n° 04-18.610
363. Cass. 2^e civ., 16 déc. 2004, n° 02-20.364, Bull. civ. II, no 531
364. Cass. com., 23 mai 1989, n° 86-17.068, BTL 1989, p. 550
365. CA Aix-en-Provence, 22 nov. 1995, n° 93/2705, Navigation et Transport c/ Sud Marine International
366. Cass. com., 26 mars 1996, n° 94-12.524 et no 94-12.525
367. Cass. com., 11 juin 2002, n° 00-15.483
368. Cass. 2^e civ., 8 avr. 2004, n° 02-15.096, Bull. civ. II, no 181
369. CA Bordeaux, 2^e ch., 14 nov. 1990, n° 4636/87, Skandia c/ Mariana, BTL 1992, p. 149
370. Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, Bull. civ. IV, n° 225
371. Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607, BT 1988, p. 488 ;
372. CA Aix-en-Provence, 2^e ch. com., 30 sept. 2003, n° 00/02773, Siat et a. c/ Fast Line, BTL 2003, p. 720 ;
373. CA Rouen, 12 mars 1987, Régie du Chemin de fer Abidjan Niger c/ Cies ass. ;
374. CA Rouen, 29 mai 1986, BT 1987, p. 312
375. Cass. com., 2 oct. 1990, no 88-18.089, BTL 1991, p. 242
376. Cass. 1^{ère} civ., 18 septembre 2002, n°00-18.325, Bull. civ.I, n°206.
377. CA Versailles, 12^{ème} ch., 17 /03/2005, n° RG 02/06658, SNC TNT France c/ Intégration et Services.
378. CA Rouen, 2^e ch. civ., 12 juin 1997, n° 9405556, Roussel c/ Uni Europe, DMF 1998, p. 151
379. CA Versailles, 12^e ch., 15 juin 2004, n° 03/03864, Decathlon c/ Transports Graveleau, BTL 2004, p. 488,;
380. CA Versailles, 12^e ch., 13 mars 1997, Rhin et Moselle c/ Delmas ;

381. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 30 juin 2010, BTL 2010, p. 546, DMF 2012, hors série n° 16, p. 84,
382. CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances.
383. CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 7 févr. 1990, Rev. Scapel 1991, p. 79
384. Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607 ; CA Paris, 5^e ch. B, 6 févr. 1981, DMF 1981, p. 598 ;
385. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 13 févr. 1997, n° 93/18149, CMA c/ Intramar
386. Cass. com., 8 janv. 2002, n° 99-11.109, BTL 2002, p. 51 ;
387. Cass. com., 21 juill. 1987, n°86-10.195, navire *Vomar*, DMF 1987, p. 573 ;
388. Cass. com., 22 janv. 2002, n° 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ;
389. CA Paris, 5e ch., 16 juin 2004, no 02/01855, Groupama Transports et a. c/ Speed Welle Shipping et a. ;
390. CA Paris, 5e ch., 18 déc. 2002, no 2001/05206, Navigation et transports et a. c/ Heron Shipping et a., BTL 2003, p. 322,
391. CA Rouen, 20 janv. 2000, Arrow Trans Shipping c/ Navigation et Transports, DMF 2000, p. 829 ;
392. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 8 sept.1994, arrêt « *J.Jessica.* », DMF 1995, p. 52 ;
393. CA Paris, 5e ch., 26 juin 1996, Colonia c/ Hoeggh Freighter
394. Cass. com., 27 mai 2003, n° 01-13.743, BTL 2003, p. 408
395. CA Paris, 5e ch., 28 mars 1991, BTL 1991, p. 780,
396. CA Paris, 26 janv. 1982, DMF 1982, p. 608, note R. A.,
397. CA Paris, 5^e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
398. Cass. com., 18 janv. 1994, n° 92-12.008 et, sur renvoi, CA Rouen, 14 déc. 1999, DMF 2000, p. 798, prenant en compte la date de la remise sous-palan et non celle du lendemain.
399. CA Rouen, 2^e ch. civ., 16 nov. 1995, DMF 1996, p. 915
400. T. com. Paris, 2^e ch. B, 25 juin 1996, La Réunion européenne c/ Delmas
401. CA Aix-en-Provence, 11 juin 1980, BT 1981, p. 14
402. CA de Rouen, 2^e Ch., 4 mai 2006, n°04/01825, AP Moller-Maersk c/ Gyma surgelés et a. ; BLT 2006, p. 348 ;
403. T. com. Rouen, 19 juin 1951, DMF 1952, p. 270
404. CA Paris, 3 nov. 1982, DMF 1983, p. 418
405. CA Paris, 5^e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
406. Cass. com., 30 oct. 2000, n° 98-10.646, DMF 2001, p. 915 ; Cass. com., 27 avr. 1993, n° 91-16.249, BTL 1993, p. 473 ; CA Lyon, 3^e ch., 1^{er} mars 2001, ACM c/ Marguet ; T. com. Bobigny, 23 sept. 1999, BTL 1999, p. 802
407. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 juin 1996, Rev. Scapel 1996, p. 163 ;
408. T. com. Nantes, 19 avr. 1993, DMF 1994, p. 45 ;
409. CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances et CA Reims, aud. sol., 9 mai 2000, Atlantic Rhederei c/ Astra Calve, déclarant valable le report accordé par le représentant du P & I club
410. CA Rouen, 2^e ch., 6 déc. 2001, CNMP c/ Canada Maritime Limited

411. Cass. com., 30 mars 2005, n° 03-21.156, Bull. civ. IV, n° 75, BTL 2005, p. 271, DMF 2005, p. 69
412. Cass. com., 18 oct. 1994, n° 92-16.926, BTL 1995, p. 538
413. CA Rouen, 2^e ch., 18 juin 1992, DMF 1993, p. 357
414. CA Paris, 5^e ch., 2 févr. 2005, n° 03/15853, Groupama Transport et a. c/ Unison Shipping et a., DMF 2005, p. 440.
415. CA Paris, 5^e ch., 1^{er} juill. 1994, no 92-15686, Sartec et a. c/ Uni-Europe et a
416. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 26 sept. 2006, no 05/16255, Albingia c/ AP Moller Maersk, BTL 2006, p. 648 ;
417. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 avr. 2005, no 2005/302, AP Moller c/ La Réunion européenne et a., BTL 2005, p. 356, DMF 2006, p. 207
418. CA Rouen, 19 oct. 2004, n° 03/00882, Kawasaki Kisen Kaisha et a. c/ Bayer Cropscience
419. CA Paris, 5^e ch., 29 oct. 1998, PFA Assurances et a. c/ Compania de Navigazione Maritima Navrom,
420. CA Bordeaux, 25 févr. 1974, BT 1974, p. 248
421. Cass. com., 28 nov. 1989, n° 88-16.082, DMF 1991, p. 290 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 10 déc. 1992, no 90/4896, World Ranger Shipping et a. c/ L'indépendance
422. CA Aix-en-Provence, 21 janv. 2010, n° 07/18033, Kintex c/ Hidoux, BTL 2010, p. 627
423. CA Paris, 5^e ch. A, 30 mars 1993, no 16392/92, Groupe Concorde et a. c/ Veb Deutfracht-Seereederei Uberseehafen ;
424. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 6 mars 1997, no 94/1593, Klein SPPM c/ CGM
425. CA Paris, 5^e ch. A, 2 déc. 1985, DMF 1986, p. 551
426. Cass. com., 8 juin 1999, n° 97-11.517, DMF 1999, p. 603, note Tassel Y., D. 2000, jur., p. 729, obs. Ammar D., rejetant le pourvoi contre CA Paris, 5^e ch., 13 nov. 1996, no 18663/94, Maersk c/ La Réunion européenne
427. Cass. com., 3 févr. 1998, n° 96-11.460, BTL 1998, p. 125.
428. CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, n° 89/5318, MGFA c/ Cotunav
429. CA Bordeaux, 28 mars 1963, DMF 1963, p. 483
430. CA Montpellier, 2^e ch. 23 janvier 2001, Generali Transport c / France Euro Tramp.
431. CA Rouen, 2^e ch. 18 janvier 2001, Générale de Manutention portuaire c/ P&G Nedlloyd.
432. Cass. Com. 10 mai 1983, n°80-13.569, Bull. civ. IV, n° 139, DMF 1984, p. 269.
433. T. Com. Marseille, 14 juin 2002, Le continent c / CMA CGM et a. BTL 2002, p. 712
434. CA Paris, 5^e ch. 6 nov. 2003, n° RG. 2000/06060, Axa et a. / Mbd Amjad Hossain, BTL 2003, p. 811 ; contra CA Poitiers, 3^e ch., 25 Fév.2009, DMF, p. 497 ;
435. CA Paris 24 sept. 1992, n° RG : 90-6214, La mutuelle agricole de Côte d'Ivoire c/ Delmas Afrique.
436. Cass. Com. 19 déc. 2000, n° 98-12.726 Bull. civ. IV, n°208.
437. CA Rouen, 2^{ème} chambre, 17/09/2009, DMF 2010, p.507

438. Cass. Com., 12 juin 1990 , n° 89-12.278/P, DMF 1991, p. 33 ; Cass. Com 12 juin 1990, n° 89-099, DMF 1991, p. 603.
439. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 22 févr. 2007, n° 06/04798, Sté Companhia Libra de Navegação c/ Compagnie Generali France Assurances et a. : Juris-Data n° 2007-338574 / Commentaire par Martin NDENDÉ professeur à l'université de Nantes
440. Cass. 2° civ., 6 mai 2004, n° 02-16.314, Bull. civ. II, n° 205 ; Cass. 1^{re} civ., 2 nov. 2005, n° 02-17.697, Bull. civ. I, n° 394.
441. CA Aix-en-Provence, 31 oct. 2013, n° 10/22098, Axa CS et a. c/ Ocean Reefer Containers Associates Lines NV
442. Cass. com., 21 sept. 2010, n° 09-67.965, BTL 2010, p. 576
443. CA Paris, 5^e ch., 31 mars 2004, n° 2002/19266, MPM Export c/ Lloyds de Londres et a., BTL 2004, p. 338,
444. CA Aix-en-Provence, 5 févr. 2009, DMF 2011, hors-série n° 15, p. 81
445. CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 mai 2012, n° 08/13367, Compania Sudamericana de Vapores c/ YSL Parfums et a.
446. CA Versailles, 12e ch., sect. 2, 3 déc. 2009, no 08/02702, AGF c/ Gan Incendie, BTL 2010, p. 78
447. CA Paris, 5e ch., 6 oct. 2004, no 01/14914, Freelance Limited et a. c/ Aluminium Pechiney et a.
448. CA Paris, pôle 5, ch. 4, 23 sept. 2009, n° 07/04886, Tarros c/ Hexion Specialty Chemicals et a., BTL 2010, p. 630. Il est en effet désormais acquis que cette mise à disposition ne relève pas du louage de choses
449. CA Paris, 12 janv. 1984, DMF 1984, p. 413
450. Cass. com., 17 févr. 1987, n° 84-17.489 ; Cass. com., 15 juill. 1987, n° 85-12.957 ; Cass. com., 15 juill. 1987, n° 86-11.607
451. Cass. Com. 20/10/1954. DMF 1955 p.76 ; CA Aix-en-Provence, 9 fév.1972, DMF 1973, p.23
452. Cass.com.21/02/2006 , n° 04-10.592, bull. civ. IV, n° 47, BLT 2006, p.147.
453. Cass. Com. 24 nov. 1975, n° 74-12.782, BT 1976, P. 86).
454. CA Paris, 5^{ème} ch. , 15/10/2013 , n° 12/03139 Evergreen c/BBL Shipiping, BTL 2013, p. 639.
- 455.
456. T. de com. de Marseille, 24 juin 2011, n° RG : 2010G01352, BLT 2011, p. 476
457. Cass. 25/06/1991, n° 90-10.293, DMF 991, p.397
458. C.A. Aix-en-Provence, le 31 octobre 1991, BTL 1992, p. 478; C.A. Aix-en-Provence, le 9 février 1972, DMF 1973, p. 23; Cass. com., 24 novembre, 1975, BT 1976, p. 86.
459. Cass. Com., 6nov. 1951, BT 1952, p. 330, DMF 1952, p.136.
460. CA Versailles, 12^{ème} ch., 20/°4/2000 , SEA FRIGO c/ PFA)
461. T. de commerce Marseille, 6 mai 2011, n° RG 2009F02857, Axa c / CMA CGM, BTL 2011,,574
462. Cass. Com. 25 juin 1985, n° 83-14.873
463. Cass. Assemblée plén. 22 déc. 1989, n°88- 10.979, BT 1990, p. 27, DMF 1990, p. 29

464. Cass. Com.19 déc. 2000, n° 98-12.726, Bull. civ. IV, n° 208, p. 180.
465. CA Aix-en-Provence 2^{ème} chambre , 7 sept 2004, n° RG 01/01974, EUROMED c/ IMTC
466. Cass. com., 7 déc. 1999, n° 97-18.035, BTL 2000, p. 140 ;
467. CA Paris, 4 mai 1976, DMF 1977, p. 305
468. C. civ., art. 2241 tel qu'issu de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 ;
469. Cass. ch. mixte, 24 nov. 2006, n° 04-18.610
470. Cass. 2^e civ., 16 déc. 2004, n° 02-20.364, Bull. civ. II, no 531
471. Cass. com., 23 mai 1989, n° 86-17.068, BTL 1989, p. 550
472. CA Aix-en-Provence, 22 nov. 1995, n° 93/2705, Navigation et Transport c/ Sud Marine International
473. Cass. com., 26 mars 1996, n° 94-12.524 et no 94-12.525
474. Cass. com., 11 juin 2002, n° 00-15.483
475. Cass. 2^e civ., 8 avr. 2004, n° 02-15.096, Bull. civ. II, no 181
476. CA Bordeaux, 2^e ch., 14 nov. 1990, n° 4636/87, Skandia c/ Mariana, BTL 1992, p. 149
477. Cass. 1^{ère} civ., 18 septembre 2002, n°00-18.325, Bull. civ.I, n°206.
478. CA Versailles, 12^{ème} ch., 17 /03/2005, n° RG 02/06658, SNC TNT France c/ Intégration et Services.
479. Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607 ;
480. CA Paris, 5^e ch. B, 6 févr. 1981, DMF 1981, p. 598 ;
481. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 13 févr. 1997, n° 93/18149, CMA c/ Intramar)
482. Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, Bull. civ. IV, n° 225
483. Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607, BT 1988, p. 488 ;
484. CA Aix-en-Provence, 2^e ch. com., 30 sept. 2003, n° 00/02773, Siat et a. c/ Fast Line, BTL 2003, p. 720 ;
485. CA Rouen, 12 mars 1987, Régie du Chemin de fer Abidjan Niger c/ Cies ass. ;
486. CA Rouen, 29 mai 1986, BT 1987, p. 312
487. CA Rouen, 2^e ch. civ., 12 juin 1997, n° 9405556, Roussel c/ Uni Europe, DMF 1998, p. 151
488. Cass. com., 2 oct. 1990, no 88-18.089, BTL 1991, p. 242
489. Cass. com., 18 oct. 1994, n° 92-16.926, BTL 1995, p. 538
490. CA Rouen, 2^e ch., 18 juin 1992, DMF 1993, p. 357
491. CA Paris, 5^e ch., 2 févr. 2005, n° 03/15853, Groupama Transport et a. c/ Unison Shipping et a., DMF 2005, p. 440.
492. CA Versailles, 12^e ch., 15 juin 2004, n° 03/03864, Decathlon c/ Transports Graveleau, BTL 2004, p. 488,
493. CA Versailles, 12^e ch., 13 mars 1997, Rhin et Moselle c/ Delmas ;
494. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 30 juin 2010, BTL 2010, p. 546, DMF 2012, hors série n° 16, p. 84,
495. CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances.
496. CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 7 févr. 1990, Rev. Scapel 1991, p. 79
497. CA de Rouen, 2^e Ch., 4 mai 2006, n°04/01825, AP Moller-Maersk c/ Gyma surgelés et a. ; BLT 2006, p. 348 ;

498. T. com. Rouen, 19 juin 1951, DMF 1952, p. 270
499. CA Paris, 3 nov. 1982, DMF 1983, p. 418
500. CA Paris, 5^e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
501. Cass. com., 30 oct. 2000, n° 98-10.646, DMF 2001, p. 915 ;
502. Cass. com., 27 avr. 1993, n° 91-16.249, BTL 1993, p. 473 ;
503. CA Lyon, 3^e ch., 1^{er} mars 2001, ACM c/ Marguet ; T. com. Bobigny, 23 sept. 1999, BTL 1999, p. 802
504. CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 juin 1996, Rev. Scapel 1996, p. 163 ;
505. T. com. Nantes, 19 avr. 1993, DMF 1994, p. 45 ;
506. CA Rouen, 2^e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances et CA Reims, aud. sol., 9 mai 2000, Atlantic Rhederei c/ Astra Calve, déclarant valable le report accordé par le représentant du P & I club
507. CA Rouen, 2^e ch., 6 déc. 2001, CNMP c/ Canada Maritime Limited
508. Cass. com., 30 mars 2005, n° 03-21.156, Bull. civ. IV, n° 75, BTL 2005, p. 271, DMF 2005, p. 699
509. CA Paris, 5^e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
510. Cass. com., 18 janv. 1994, n° 92-12.008 et, sur renvoi,
511. CA Rouen, 14 déc. 1999, DMF 2000, p. 798, prenant en compte la date de la remise sous-palan et non celle du lendemain.
512. CA Rouen, 2^e ch. civ., 16 nov. 1995, DMF 1996, p. 915
513. T. com. Paris, 2^e ch. B, 25 juin 1996, La Réunion européenne c/ Delmas
514. CA Aix-en-Provence, 11 juin 1980, BT 1981, p. 14
515. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 8 sept. 1994, arrêt « *J.Jessica* », DMF 1995, p. 52 ;
516. CA Paris, 5e ch., 26 juin 1996, Colonia c/ Hoeggh Freighter
517. Cass. com., 27 mai 2003, n° 01-13.743, BTL 2003, p. 408
518. CA Paris, 5e ch., 28 mars 1991, BTL 1991, p. 780,
519. CA Paris, 26 janv. 1982, DMF 1982, p. 608, note R. A.,
520. Cass. com., 21 juill. 1987, n°86-10.195, navire *Vomar*, DMF 1987, p. 573
521. Cass. com., 22 janv. 2002, n° 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ;
522. CA Paris, 5e ch., 16 juin 2004, no 02/01855, Groupama Transports et a. c/ Speed Welle Shipping et a. ;
523. CA Paris, 5e ch., 18 déc. 2002, no 2001/05206, Navigation et transports et a. c/ Heron Shipping et a., BTL 2003, p. 322,
524. CA Rouen, 20 janv. 2000, Arrow Trans Shipping c/ Navigation et Transports, DMF 2000, p. 829 ;
525. CA Paris, 5e ch., 1er juill. 1994, no 92-15686, Sartec et a. c/ Uni-Europe et a.
526. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 26 sept. 2006, no 05/16255, Albingia c/ AP Moller Maersk, BTL 2006, p. 648 ;
527. CA Aix-en-Provence, 2e ch., 25 avr. 2005, no 2005/302, AP Moller c/ La Réunion européenne et a., BTL 2005, p. 356, DMF 2006, p. 207
528. CA Rouen, 19 oct. 2004, n° 03/00882, Kawasaki Kisen Kaisha et a. c/ Bayer Cropscience

529. CA Paris, 5e ch., 29 oct. 1998, PFA Assurances et a. c/ Compania de Navigazione Maritima Navrom,
530. Cass. com., 8 janv. 2002, n° 99-11.109, BTL 2002, p. 51 ;
531. Aix-en-Provence, 16 mars 1982, DMF 1984. 291, OBS. P. Bonassies – Com. 2 fév. 1999, DMF 1991. 641, obs. R.Achard.
532. Com. 2 fév. 1999, n°96-14.771, navire London Express, Bull. Civ. IV, n° 40, Rev. crit. DIP 1999. 300, rapp. J. –P.Rémery ; DMF 2000. 132, note Ph. Gaudin.
533. CA Versailles, 12^{ème} chambre, 31mai 2001, sté Kertainer c/ Navigation et transport et a., BTL 2001, p.728.
534. CA Douai, 2^{ème} ch. 27mai2004, n° RG 01/°39332, Sagatrans c/Fives Cail Babckok.
535. Cass. civ. 1^{re}, 16 décembre 2008 et Cass. com., 16 décembre 2008, D. 2009, p.89, obs. X. Delpech, DMF 2009, p. 124
536. CA Aix-en-Provence, 2° ch., 12 nov. 1998, n° 94/14451, CGM c/ Commercial Union et a.
537. Cass. com., 10 déc. 1991, n° 90-10.986, DMF 1992, p. 177
538. Cass. com., 10 janv. 1989, n° 86-15.847, BT 1989, p. 243
539. CA Paris, 28 nov. 1990, DMF 1991, p. 438
540. CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1990, BTL 1991, p. 220 ;
541. CA Paris, 5° ch., sect. A, 17 avr. 1996, n° 17649/95, Pascual France c/ Cool Carriers
542. Cass. com., 10 déc. 1991, n° 90-10.986, DMF 1992, p. 177
543. arrêt n°139907 du 9 juillet 1996,
544. arrêts : n° 107294 du 26/03/1996 ;
545. arrêt CC n° 135606 du 27/02/1996, sur la responsabilité du transporteur durant le voyage : n° 679679 du 27/10/1991, n° 79552 du 20/12/1992.
- 546.
547. Cass. com., 10 janv. 1989, n° 86-15.847, BT 1989, p. 243 ;
548. CA Paris, 28 nov. 1990, DMF 1991, p. 438 ;
549. CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1990, BTL 1991, p. 220 ;
550. CA Paris, 5° ch., sect. A, 17 avr. 1996, n° 17649/95, Pascual France c/ Cool Carriers).
551. Cass. com., 4 juill. 2000, no 98-11.068, BTL 2000, p. 556 ;
552. CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 6 avr. 2000, Colonia Versicherung et a. c/ Cosco, BTL 2000, p. 702 ;
553. CA Paris, 31 mai1978

Jurisprudences algérienne

1. Cour suprême chambre commerciale, arrêt n° 72391 du 30/12/1990, code maritime page n°269.
2. CSA 16/01/2008, n°478279, CNAN c/ SAA
3. Cour suprême n°661705 du 03/06/2010
4. chambre commerciale et maritime de la cour suprême n°151218 du 06/05/1997

5. Cour suprême n°760238
6. Arrêt ch. Com. et maritime de la cour Suprême n° 138267 du 27/02/1996.
7. Com. et maritime de la Cour suprême algérienne n° 661705 du 03/06/2010, sté Slomane Neptune c/ CAAT.
8. Arrêt CS du 07/07/2011 n° 732627 , société CASH c/ Sud Karkus
9. Cour Suprême algérienne n°661705 du 03 juin 2010, revue de la Cour Suprême de l'année 2012, page 174.
10. Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 09/07/1989, n° 39957.
11. Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 05/03/2002, n° 271334
12. Arrêt CA Alger du 06/11/2006 n° 06/3569 – CAAR c/ Maersk
13. T. de Sidi M'hammed, du 08/11/2006, n° 7290/2005 – CAAR c / Maersk Algérie SPA
14. Arrêt de la Cour Suprême algérienne n°62697 du 16/12/1997
15. T. de Sidi M'hammed, section commerciale et maritime n° 2005/3143 du 29/03/2006, SARL ARCANE / MAERSK.
16. Voir arrêt de la ch. Commerciale et maritime de la Cour Suprême Algérienne n° 151318 du 06/05/1997
17. Cour Sup. ch. Com. et maritime du 09/07/1989, n°59288
18. T. Sidi M'hammed du 15/02/2006 n° 3154/2005, SARL EL MANAR c/Maersk Sealand Australia.
19. Cour Supr. Algérie n° 661705 du 03/06/2010, sté. Neptune c/ CAAT et EPAL.
20. Cour Suprême arrêt n°62697 du 16/12/1997
21. Cour Suprême Algérienne, cham. Comm. et maritime, arrêt n° 163423 du 17/03/1998
22. T. de sidi M'hammed du 26/02/2012 n°5282/2011 Aventis c/ CMA Algérie et la CAR,
23. Cour d'Alger en date du 10/02/2013 n°4459/2012, Aventis c/ CMA Algérie et la CAR.
24. Tribunal d'El Harrache (Alger), section commerciale et maritime, n° 62/2014 du 03/06/2014 sté Alwin Algérie c/CMA CGM
25. CA Alger, 20 déc. 1958, DMF 1960, p. 473
26. Cour Suprême Algérienne, ch. Com. et mar., arrêt n° 121005 du 16/03/1996
27. Cour Suprême Algérienne, arrêt ch. Com. et mar. n° 134787 du 09/07/1996 .
28. T.de Sidi M'hammed, section commerciale, CAAT c/ Maersk Australie du 08/03/2006 , n° 2005/2294
29. Cour Suprême Algérienne arrêt du 3/6/2010, n° 661705, société Sloman Neptune c/ CAAT et l'entreprise portuaire Algérie
30. Tribunal de première instance de Sidi M'hammed du 18/10/2005 , n°5953/2004, CAAR c / Maersk Algérie SPA – la lettre de réserve émise après trois jours de la livraison est irrecevable.
31. Tribunal de première instance de Sidi M'hammed jugement du : 06/12/2006 N° 2006/67, CAAR c/ Maersk.
32. Ch. Com. et Mari. De la Cour Suprême n° 142585 du 22/10/1996
33. Cour suprême, ch. Com. et maritime, arrêt n° 77660 du 19/05/1991
34. CA de Tlemcen (Algérie) chambre commerciale n° 13/389 du 19/11/2013 (sibelco/vim)
35. T. de Sidi M'hamed (Algérie) n°558/2009 du 08/04/2009 ENTMV c SAA

36. T de Sidi M'hamed 20/10/2005, n° 2005/3154
37. T. de Sidi M'hammed, section commerciale et maritime n° 2005/3143 du 29/03/2006, SARL ARCANE / MAERSK.
38. Ch. Com. Cour Suprême Algérienne n° 151318 du 06/05/1997
39. Arrêt Cour Suprême, ch. Com. et maritime du 09/07/1989, n°59288
40. T. Sidi M'hammed du 15/02/2006 n° 3154/2005, SARL EL MANAR c/Maersk Sealand Australia.
41. Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 09/07/1989, n° 39957.
42. Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 05/03/2002, n° 271334
43. Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 25/10/1993, n°111669
44. Arrêt CA Alger du 06/11/2006 n° 06/3569 – CAAR c/ Maersk
45. Arrêt Cour d'appel d'Alger, n° 2014/04113 du 14/12/2014.
46. Arrêt Cour Suprême n° 120612 su 27/09/2000 ;
47. Arrêt de la chambre commerciale et maritime de le Cour Suprême n° 661705 du 03/03/2010, société Sloman Neptune c/ CAAT et l'entreprise portuaire d'Alger.
48. Arrêt de la Cour Suprême algérienne, chambre commerciale et maritime, n° 162697 du 16/12/1997, revue de la cour suprême algérienne, 1999.
49. voir arrêt de la Cour Suprême en date dy 07/07/1992 sous le n° 96228
50. CS arrêt de la Cour suprême n°791649 du 04/07/2012
51. voir arrête de la Cour suprême n°791649 du 04/07/2012
52. Voir aussi l'arrêt n° 804074 du 08/11/2012
53. CS l'arrêt n° 804074 du 08/11/2012
54. Arrêt de la ch. Com. de la Cour Sup. n° 661705 du 03/06/2010, revue de la Cour sup. année 2012.
55. Arrêt de la chambre commerciale et maritime de le Cour Suprême n° 661705 du 03/03/2010, société Sloman Neptune c/ CAAT et l'entreprise portuaire d'Alger.
56. T. Sidi M'hammed, sec. Com. et maritime du 08/11/2006, n° 7290/2005 – CAAR c / Maersk Algérie SPA
57. Ch. Com. et maritime de la Cour suprême algérienne n° 661705 du 03/06/2010, sté Slomane Neptune c/ CAAT.
58. Arrêt ch. Com. et maritime de la cour Suprême n° 138267 du 27/02/1996.
59. Arrêt de la Cour Suprême algérienne n°661705 du 03 juin 2010
60. Cass Com. Arrêt du 07/07/2011 n ° 732627 , société CASH c/ Sud Karkus
61. T. de Sidi M'hammed du 20/10/2005, n° 2005/3154
62. T. Sidi M'hammed, section commerciale et maritime n° 2005/3143 du 29/03/2006, SARL ARCANE / MAERSK.
63. Ch. Com. et maritime de la Cour Suprême Algérienne n° 151318 du 06/05/1997
64. Ch. Com. et maritime du 09/07/1989, n°59288
65. T. de Sidi M'hammed du 15/02/2006 n° 3154/2005, SARL EL MANAR c/Maersk Sealand Australia.
66. Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 09/07/1989, n° 39957.
67. Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 05/03/2002, n° 271334
68. Cour Supr. Ch. Com.et maritime, arrêt du 25/10/1993, n°111669
69. Arrêt CA Alger du 06/11/2006 n° 06/3569 – CAAR c/ Maersk
70. Arrêt n° 162697 du 16/12/1997, Jurisprudence de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême algérienne, 1999

71. Arrêt de la chambre commerciale et maritime de la Cour suprême Algérienne n° 62697 du 16/12/1997 (code maritime édition Berti de 2012, page n° 253)
72. Arrêts de la Cour Suprême algérienne, chambre commerciale, du 09/07/1989 portant n° 39957, du 25/10/1993 n°111669, du 05/03/2002 n° 271334
73. arrêt chambre commerciale et maritime de la Cour Suprême n° 271334 du 05/03/2002.
74. CS ch. com. arrêt n° 0733837 du 04/12/2014

Site internet (sources informatiques)

1. <https://www.lexisnexis.com/fr>
2. <http://www.dalloz-bibliotheque.fr.ezproxy.univ-paris1.fr/>
3. <http://lamyline.lamy.fr.ezproxy.univ-paris1.fr>
4. <https://connexion.dalloz.fr.ezproxy.univ-paris1.fr>
5. <https://www.cma-cgm.fr/detail-news/552/cma-cgm-lance-un-nouveau-service-commun-avec-cscl-oocl-et-pil-qui-relie-le-nord-est-de-l-asie-l-australie-et-la-nouvelle-zelande>
6. <http://meretmarine.com/fr/content/maersk-msc-et-cma-cgm-lancent-un-service-commun-entre-la-chine-et-les-etats-unis>
7. <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00100382>
8. http://www.armateursdefrance.org/uploads/record_document20.pdf
9. www.aps.dz/economie/15839-port-d-alger-hausse-du-traffic-marchandises-de-16,49-en-novembre-2014
10. <http://revue-du-commerce-international.info/fr/droitint/transport-maritime-les-regles-de-rotterdam>
11. http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=525
12. http://www.ministere-transports.gov.dz/index.php?option=com_content&task=view&id=65&Itemid=100
13. http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html
14. URI: <http://id.erudit.org/iderudit/043621ar> DOI: 10.7202/043621ar
15. <http://www.joradp.dz/HFR/Index.htm>
16. http://www.lanthe.com/Regles-de-Rotterdam-vers-une-modernisation-du-droit-maritime-international_a1408.html
17. <http://www.marfret.fr/fr/news/newsletters/id-105-newsletter-fevrier>
18. www.lomag-man.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf
19. https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2001_117/deuxieme_partie_tudes_documents_120/tudes_diverses_123/juge_commer_5981.html
20. www.eduki.ch/fr/doc/dossier_14_mobilite.pdf
21. www.lexmaritima.net/travaux/bolloviad.html
22. lanthe.com/Le-lettre-de-transport-maritime_a14440.html

23. http://www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/Analyse_de_la_conjoncture_economique_Transport_et_services_maritimes_2e_semestre_2015.pdf
24. <http://www.cluster-maritime.fr/fr/economie-maritime/15/transport-maritime-et-services-aux-armateurs>
25. <http://www.portalger.com.dz/historique>
26. <http://www.algerie1.com/actualite/cevital-dimportateur-on-est-devenu-exportateur-de-sucre-dhuiles-raffinees-et-de-verre-plat/>
27. <http://www.portalger.com.dz/transport-de-marchandises--tinziren--le-navire-high-tech-de-la-cnran>
28. www.planet-expert.com
29. www.aps.dz/economie/15839-port-d-alger-hausse-du-traffic-marchandises-de-16,49-en-novembre-2014
30. <https://via-marseille-fos.com/actu/actions-2015/mission-commerciale-a-alger-decembre-2015/>
31. Droit maritime par Arnaud Montas, https://books.google.fr/books?id=z7RjCwAAQBAJ&pg=PR38&lpg=PR38&dq=Arnaud+Montas+et+consignataire&source=bl&ots=dey6WUUFae&sig=zW_yDtheFR5FIMfPV-AmC2jysDs&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwjAjKO_gfbOAhVHJsAKHWG6AXQQ6AEIHDA#v=onepage&q=Arnaud%20Montas%20et%20consignataire&f=false
32. https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime#cite_note-12
33. https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime#cite_note-12
34. https://fr.wikipedia.org/wiki/Commissionnaire_de_transport#cite_note-6
35. http://www.lantenne.com/Manutention-portuaire-deux-regimes-juridiques-de-responsabilite_a670.html
36. <http://www.marseilleport.fr/fr/Page/Services%20pour%20l'accueil%20du%20navire/13435>
37. <http://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/contrats-speciaux-du-commerce-maritime-un-contrat-proche-de-la-commission-de-transport-le-contrat-de-non-vessel-operating-common-carrier-n-v-o-c-c/>
38. <http://revue-du-commerce-international.info/fr/droitint/transport-maritime-les-regles-de-rotterdam>
39. <http://www.idit.asso.fr/legislation/documents/Convention%20de%20Bruxelles%201924%20et%20protocoles%201968%20-%201979.pdf>
40. http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=525
41. http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_W._HOU.pdf
42. <file:///C:/Users/hp/Downloads/G20PhD.pdf>
43. www.lantenne.com/Les-fonctions-du-connaissment_a14433.html
44. www.seila.fr/uploads/bloc_bas/FEFPEB_COMMON8BASIC_RULES_FR.pdf
45. mpviut.com/marketindus/dedouanement/GuideClient.pdf
46. http://www.uniport-bordeaux.fr/metiers_port.php?id=20
<https://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-acf-hambourg-menu-1099.htm#fnb2>

Reuves :

1. périodique du ministre des transports d'aout 2015, p. 8
2. périodique de l'office national des statistiques en Algérie 2014 et 2015
3. revue de la Cour suprême de 2009
4. revue de la Cour suprême n°2, année 2012
5. JurisClasseur Transport
6. DMF 1984, p. 424
7. DMF 1986
8. DMF 1982
9. DMF 1979
10. DMF 1994
11. DMF 1996
12. DMF 1998
13. DMF 2000
14. DMF 2002
15. DMF 2006
16. DMF 2008
17. DMF 2012
18. BTL 1991,
19. BTL 1993
20. BTL 1994
21. BTL 1998
22. BTL 1999
23. BTL 2000
24. BTL 2002
25. Btl 2003
26. BTL 2004
27. BTL 2006
28. BTL 2008
29. BTL 2010
30. BTL 2011
31. Revue du droit maritime français : n° 756 du 1 mars 2014
32. Revue des contrats, 01 juillet 2009 n° 3, P. 1193

Articles et travaux :

1. Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissement : un échec?- auteur :Hind Adil, Université de Montréal
2. contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale1999, page54
3. Ph. Delebecque - la convention sur les contrats internationaux de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer- DMF, 2009 n°7°2

4. Professeur Noureddine Belki « l'exécution des sentences arbitrales internationales et les moyens de recours en droit algérien » - revue de la cour suprême n° 2/ 2013, p. 48.
5. Réflexions sur une difficulté d'application en matière maritime : l'opposabilité au destinataire d'un transport maritime des clauses de compétence insérées dans le connaissement
(https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2001_117/deuxieme_partie_tudes_documents_120/tudes_diverses_123/juge_commer_5981.html)
6. *Le Connaissement Maritime Et Conflit De Lois* page 321, Binnaz Topaloğlu
7. FETZE KAM DEM *La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit* (2000)
8. Bonassies P., DMF 2002, Hors-série n° 6, p. 71
9. Molfessis N., DMF 2001, p. 919.
10. Ph. Delebecque - la convention sur les contrats internationaux de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer- DMF, 2009 n°72
11. LA LIVRAISON SANS CONNAISSEMENT , Mémoire de Master 2 professionnel de Droit Maritime et des Transports
12. Présenté par M. Ngagne FAYE , Sous la direction de Maître Christian SCAPEL 2007-2008, p.6.
13. L'IMPORTANCE DES FONCTIONS DU CONNAISSEMENT DANS LES OPERATIONS DE COMMERCE INTERNATIONAL PAR MER, Monsieur Karime ADYEL, docteur en droit, avocat à la Cour.
14. Université de Montréal Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissement : un échec? par Hind Adil Études supérieures Faculté de droit Thèse présentée à la Faculté de droit en vue de l'obtention du grade de doctorat en droit Option droit des affaires décembre 2009
15. Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, étude sur les transports maritimes, 2009, page 102.
16. Claire HUMANN, revue droit Maritime Français , décembre 2010, n°720, page 1012.
17. Clause Paramount - Régime juridique applicable Pierre Raymond – gazette de la chambre n° 20
18. Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, form. 4 : La clause Paramount dans les contrats maritimes
19. A. Chao, *Clause Paramount, quand la loi française interfère : BTL 1994, p. 899*
20. J.M. JACQUET : « L'incorporation de la loi dans le contrat », *Tavaux du Comité français de droit international privé*, 1993-1995, p. 23, spec. p. 30.
21. S. CHEVAL: « La clause Paramount : aspects de droit international privé », *Gazette du Palais*, 5 août 2006, n°17, p. 17.
22. Commentaire M. Lagarde commentant l'arrêt *navire Hilaire-Maurel* rendu le 4 février 1992, source *Le Connaissement Maritime Et Conflit De Lois* page 321.
23. Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, form. 4, La clause Paramount dans les contrats maritimes, Formule par Régis MAHIEU directeur juridique.
24. Le contrat de tonnage dans le projet de la CNUDCI, http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_W._HOU.pdf
25. Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine - Pierre ANGELELLI <http://docplayer.fr/8714714-Le-volet-maritime-du-code-des-transports-une-nouvelle-ordonnance-de-la-marine.html>.

26. Le port d'Alger [article] sem-linkR. Lespès, Annales de Géographie Année 1921
Volume 30 Numéro 165 pp. 195-222.

27. La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur par
Mohamed Kheyar et Noureddine Zerouklane, Université de Bejaia année 2008; Chapitre II :
évolution et évaluation du système portuaire algérien.

28. Claire THEVENIN : « Les règles de Rotterdam intègrent ensuite des notions
nouvelles telles que le connaissance électronique et le « door to door »

29. La responsabilité du transporteur maritime face à la conteneurisation : Vers une
solution contractuelle avec la clause « said to contain » , article d'Erwan Briant et Mahé
Jezequel , publié le 26 juin 2015 sur le site du petit juriste.

Sentences arbitrales

1. Ch. arb. Paris, 23 mai 2006, n° 1130, DMF 2007, p. 623 ;
2. Ch. arb. Paris, 14 janv. 2005, n° 1105, DMF 2005, p. 562
3. Ch. arb. Paris, 15 mai 2000, no 1032, DMF 2001, p. 43,
4. Ch. Arb. Paris Sentence N°1156 du 25/08/08
5. Ch. arb. Paris, 15 mai 2000, no 1032, DMF 2001, p. 43

Indexe thématique alphabétique

A

Action du mandataire du destinataire réel : 90

Action récursoire : 99

Assureur subrogé : 89

C

Cas limitatifs de responsabilité : 44,78

Cas exceptés

Champ d'application de la convention de Bruxelles : 10

Chargeur réel ou destinataire réel : 86,87

Clauses insérées au contrat de transport maritime : 15, 20

Clause attributives de compétence : 30, 104,105, 106,107

Clause compromissoire : 110 , 111 , 112, 113

Clause « sous-palan » : 46

Clause Paramount : 31, 116,117

Commissionnaire : 88

Compétence territoriale (Règle de droit) : 103

Conclusions : 21, 26, 29, 32, 35, 38, 40, 53, 57, 58, 60, 71, 75, 81, 82, 91, 108, 109, 114, 115, 118, 124, 126

Conditions d'exonération de la responsabilité : 63

Connaissance électronique : 23 , 84

Connaissance titre représentatif : 36

Connaissance titre négociable : 37

Connaissance sans nom : 94

Contre qui agir : 95

Conventions internationales :8

Convention de Hambourg : 11

Convention de Rotterdam : 12

D

Définition du contrat de transport maritime de marchandises : 18

Définition du connaissement : 27

Dispositions législatives : 13

Document probatoire de la réception de la marchandise : 24

E

Emballage (définition) : 68

Evolution du trafic commercial maritime en Algérie :6

Evolution des conventions traitant du transport maritime des marchandises : 9

Exonération de la responsabilité : 45

Expertise amiable : 121

F

Faculté du transporteur à solliciter une expertise : 120

Faute inexcusable : 55

Fonctions de preuve du connaissance : 34

Forme du connaissance : 22

Fortune de mer (définition) : 66

G

Groupe armorial

H

Histoire de l'évolution du transport maritime en Algérie :3

I

Incendie (définition) : 64

Incertitude sur la désignation du destinataire du connaissance : 85

Intérêt de traiter du contrat .. 1

Intervenants au transport maritime de marchandises :7

Interruption de prescription : 101

K

Kyrielle des cas exonératoires de responsabilité du transporteur : 61,65,67

L

La déchéance dans le transport en pontée : 59

Les différents types de documents de transports : 25

Livraison et expertise : 122

M

Marchandise conteneurisée : 52

Mode de fonctionnement du port d'Alger : 28

Montant de la limitation : 56

N

Notion du cas excepté : 62

S

Statistiques : 5

O

Obligations du chargeur : 48

Obligations du transporteur maritime : 49, 50, 125

Objectifs ;16

P

Plafond des dommages : 53

Pluralité des transporteurs : 92

Pratique portuaire : 119

Prescription légale : 97

Prescription conventionnelle: 98

Présomption de responsabilité : 43

R

Rappel historique : 17, 33

Règles de Rotterdam : 72,73,74,76, 96, 102

Réserves : 123

Responsabilité des transporteurs maritimes : 14,41,51, 79

Responsabilité du chargeur : 80

S

Sanctions : 39

Sources de la responsabilité : 42

Spécificité du contrat de transport maritime de marchandise : 19

T

Trafic commercial maritime en France :2

Trafic commercial maritime actuel en Algérie 4

Transport multimodal : 47

Transport sous connaissance : 83

Transport conteneurisé (règles de prescription) : 100

V

Vice caché : 69, 70