



La qualification de la livraison en droit maritime Tunisien

publié le 29/06/2013, vu 4595 fois, Auteur : [Marwen BOUASSIDA](#)

Le présent article prend la forme d'article de Blog, de type explicatif-informatif et non pas un article académique.

La livraison est l'acte juridique marquant l'accomplissement de la mission du transporteur maritime, ainsi que permettant au porteur, en sa qualité de destinataire, de réaliser la possession réelle de sa marchandise.

En effet, la livraison de la marchandise est une obligation à laquelle le transporteur maritime est tenu envers le porteur du connaissement. Cette obligation est d'ordre personnel et vient comme l'effet d'un contrat de transport de marchandises par mer en vertu duquel le transporteur maritime « s'engage à prendre en charge une marchandise que lui remet un chargeur avec promesse de la délivrer à destination »^[1].

En fait, l'opération de livraison est en pratique bien simple mais, en droit, elle pose une certaine difficulté. Cette difficulté est relative à la qualification de l'acte de livraison ; une qualification qui ne fait pas l'objet d'unanimité de la doctrine, mais connaît une diversité de positions. Ces positions peuvent être résumées en quatre positions principales, à savoir :

Premier paragraphe - Le droit à la livraison de la marchandise, résulte d'un contrat portant sur la stipulation pour autrui :

Pour les partisans de ce point de vue, le droit de réclamer la marchandise conféré au porteur n'est que l'effet d'un contrat portant stipulation pour autrui. Ce contrat est conclu entre le chargeur en qualité de promettant et le transporteur en qualité de stipulant au profit du porteur du connaissement maritime qui sera qualifié comme le bénéficiaire de la stipulation.

Une telle position est aisément critiquable parce qu'elle ne prend pas en compte la phase négative du rapport, à savoir les obligations auxquelles le porteur –destinataire sera tenu puisque par-delà le droit de livraison, le destinataire « est tenu de participer au contrat même contre sa volonté parce que refuser la livraison signifie refuser la marchandise mais pas nécessairement refuser le contrat dans son principe »^[2].

Néanmoins, la théorie de stipulation pour autrui, bien qu'elle se présente comme une exception par rapport au principe de l'effet relatif du contrat, elle ne permet pas d'engager un tiers bénéficiaire à des obligations sans sa volonté^[3], mais permet seulement de lui accorder des droits. En l'occurrence, cela n'est pas applicable parce que pour pouvoir réclamer la livraison de la marchandise auprès du transporteur maritime, le porteur est tenu de deux obligations :

La première obligation est de prendre livraison, à savoir de se présenter à la date et au lieu de livraison tels que sont mentionnés sur connaissement. A défaut, le porteur du connaissement sera sanctionné par la facturation des frais conséquents à ce retard.

La deuxième obligation est de payer le fret en contre partie de la prestation de transport de marchandises par mer^[4]. Ce paiement pourrait être soit à l'avance, fait par le chargeur (en Anglais : *Prepaid*) ; soit à destination, fait par le porteur du connaissement lors de l'acceptation de la marchandise (en Anglais : *Collect*). Cela dépend des termes du contrat de transport instrumentalisé par le connaissement. De plus, le destinataire pourrait être tenu de payer des frais de livraison, selon les usages du port, ainsi que le transporteur peut réclamer le paiement de

certaines surcharges^[5]. Dans un tel cas, le transporteur maritime peut refuser de livrer la marchandise tant qu'il n'a pas reçu le paiement. Ainsi, « *le destinataire, propriétaire des marchandises, ne peut donc obtenir livraison qu'en déléguant les marchandises des frais qui les grèvent* »^[6].

Deuxième paragraphe - Le droit de livraison de la marchandise, résulte de la qualité du porteur tant que cessionnaire d'une créance :

Cette position prévoit que lors de la livraison le porteur du connaissement maritime aura la qualité de cessionnaire d'une créance, donc le destinataire sera considéré comme un « succédant » aux droits et aux obligations du chargeur.

Cette position est adoptée par le système de la Common Law, mais rejetée par les systèmes juridiques de traditions civilistes dont fait partie le Droit tunisien. Ainsi, on estime que cette approche est totalement erronée parce que, excepté le connaissement nominatif, le connaissement est un titre négociable, circulant par endossement ou par tradition mais jamais une cession de créance au terme de l'article 205 C.O.C. qui doit obéir à un formalisme plus lourd.

Troisième paragraphe - Le droit de livraison de la marchandise, résulte d'une représentation imparfaite:

Cette position prévoit qu'il y a un contrat de mandat implicite entre le chargeur et le destinataire-porteur du connaissement. Selon la théorie de la représentation imparfaite, le destinataire-porteur du connaissement est un tiers lors de la conclusion du contrat de transport de marchandise par mer entre le chargeur et le transporteur maritime, mais il devient partie lors de l'exécution dudit contrat.

Cette position est adoptée par le professeur RIPERT qui considère le paiement du fret par le chargeur pour le compte du destinataire relève d'une délégation imparfaite^[7]. Selon cette position, le chargeur conclut le contrat de transport de marchandises par mer pour le compte du destinataire-porteur du connaissement maritime ; dès lors, ce dernier sera tenu par les effets dudit contrat comme s'il s'agissait d'un mandant, et le chargeur sera tenu d'exécuter son engagement de payer le fret comme s'il s'agissait d'un mandataire.

On estime que cette position est fortement critiquable parce qu'en droit tunisien le contrat de mandat ne peut pas être implicite mais seulement explicite ainsi que formel^[8]. Donc, la qualification du connaissement comme mandat implicite sera rejetée.

Quatrième paragraphe - Le droit de livraison de la marchandise, résulte de la particularité du connaissement :

Cette position prévoit que le droit de réclamer la marchandise au transporteur maritime conféré par le connaissement au destinataire, résulte de la nature particulière de ce titre, à savoir le connaissement lui-même. Cette position est soutenue par RODIERE qui considère le connaissement comme **un contrat tripartite par nature**, à savoir « *un contrat de trois personnages. Dès le début, l'expéditeur, le voiturier et le destinataire y sont parties. Mais les deux premiers apparaissent tout de suite, et sont connus aussitôt. La personnalité du troisième peut, quelque temps, rester vague et inconnue du voiturier* »^[9]. Ce troisième personnage est le destinataire-porteur du connaissement qui donne son consentement au moment de l'acceptation de prendre livraison de la marchandise ; autrement, le porteur va adhérer au contrat de transport maritime de marchandises par un consentement tacite qui se déduit par son comportement positif envers ledit contrat, à savoir par l'acceptation de la livraison accompagnée par la présentation du titre de connaissement original. Ainsi le connaissement aura pour rôle de « *prouver que ce qui présente est bien celui qui a le droit de prendre livraison* »^[10]. Cette position pourrait être retenue en Droit tunisien.

BOUASSIDA

Marwen

Etudiant à la FSJPS de TUNIS

^[1] al.1 ART. 206 C.C.M.

^[2] **ABOUSSOROR (A.)**, *L'exécution du contrat de transport maritime de marchandises en droit marocain et en droit français*

, Litec ed. 2001, p.518, n°549

[3] Article 37 C.D.R : « *Nul ne peut engager autrui, ni stipuler pour lui, s'il n'a pouvoir de le représenter en vertu d'un mandat ou de la loi.* »

[4] Art.1.6 Règles de Hambourg relatives au contrat de transport par mer prévoit «*Les termes du contrat de transport désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un point à un autre...* ».

[5] **ABOUSSOROR (A.)**, *op.cit.*, n°504. p.366.

[6] **RIPERT (G.)**, *Droit Maritime*, Paris, Dalloz, Tome II, 1952. n°1447, p.169.

[7] *Ibid.*, p548. n°1662

[8] Art. 1104 C.O.C.

[9] **RODIERE (R.)**, *le droit maritime*, Paris, PUF, 1980, p.212, n° 578

[10] **ADYEL (K.)**, *L'importance des fonctions du connaissement dans les opérations du commerce international par mer*, article publié le 20/09/2010, [en ligne] : In Legavox.fr. Disponible sur <http://goo.gl/CTsFu> (page consultée le 18/03/2013)