

La livraison sans connaissance

Le phénomène de la livraison sans connaissance n'est pas un problème neuf, ni ignoré. Dans le droit français aujourd'hui, il est connu que cette livraison constitue une faute, qu'il s'agit d'un connaissance à ordre, au porteur ou à personne dénommée. Cette faute a souvent été considérée comme étant inévitable, lors de certaines situations où le connaissance n'a pas pu être produit, sans qu'il s'agisse d'une erreur de la part du destinataire. Un exemple pourrait être le cas d'un voyage à courte distance où la marchandise voyage plus rapidement que le connaissance qui la représente. Le crédit documentaire qui est à la base du connaissance requiert souvent du temps. Les circuits bancaires peuvent être la raison pour laquelle le destinataire n'est pas en possession du connaissance au moment où la livraison devrait avoir lieu. Des grèves postales, non inconnues en France, ou tout simplement la lenteur des services postaux, peuvent aussi en être la cause.

Il est pourtant courant que la marchandise soit livrée sans la présentation du connaissance, présentation requise par le décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, dont l'article 50 stipule que « [l]a remise du connaissance au transporteur ou à son représentant établit la livraison, sauf preuve contraire ». Cette livraison constitue une faute qui ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité du transporteur, comme elle n'est pas une faute liée à la perte ou dommage de la marchandise, seules fautes couvertes par la limitation de responsabilité. La pratique accepte pourtant cette livraison sous condition qu'elle soit accompagnée d'une lettre de garantie au déchargement, au bénéfice du transporteur maritime. Une telle lettre de garantie engage le destinataire à couvrir le transporteur des éventuelles réclamations d'un porteur légitime du connaissance postérieurement apparue. Elle est souvent émise par une banque pour un montant limité, limite qui pourrait ne pas couvrir la vraie valeur de la marchandise.

La pratique de la lettre de garantie est contraire aux textes, mais elle fleurit encore. Il ne semble pas exister d'autre moyen pour régler le problème de la livraison sans connaissance, problème qui, non réglé, pourrait engendrer des coûts considérables liés aux risques subis par la marchandise si elle est de nature périssable, des frais de stationnement du navire, entre autres. Une pratique fautive mais tolérée, il faudrait donc se demander pourquoi elle est acceptée si elle est irrégulière, et si elle est inévitable, pourquoi elle n'est pas formellement admise par la jurisprudence ou par les textes français.

La livraison contre remise d'une lettre de garantie en l'absence du connaissance est cependant devenu presque une obligation dans la pratique. « L'exception emportant la règle, le même capitaine qui, voici dix ans se trouvait stigmatisé pour avoir procédé à une livraison sans connaissance à un tiers sans qualité, voit aujourd'hui sa responsabilité engagée pour l'avoir refusée, dès lors qu'une lettre de garantie lui a été présentée ». Il est donc plus que courant que cette lettre de garantie fonde la livraison, même si cette livraison n'est légalement pas encore accomplie.

La jurisprudence semble tolérer cette pratique. Certains auteurs affirment même la possibilité que la jurisprudence ait rendu facultative la présentation du connaissance en présence d'une lettre de garantie. Il n'est peut-être pas nécessaire d'aller aussi loin. Quand le chargeur accepte que la marchandise soit livrée non contre un connaissance, mais contre une lettre de garantie bancaire, l'action intentée contre ce transporteur, qui livre non seulement sans présentation du

connaissance mais également sans une lettre de garantie, est sujette à la prescription annale du droit des transports. Cela suit d'un arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation. Il est difficile de voir comment la Cour suprême peut statuer sur la durée de la prescription sans que la pratique de livraison contre remise de la lettre de garantie ne soit pas, si non acceptée, au moins tolérée. Il est autrement d'une livraison qui s'effectue à la fois sans connaissance et sans lettre de garantie. Une telle livraison est sans aucun doute irrégulière et constitue toujours une faute.

La pratique des lettres de garantie n'est cependant pas sans ses propres difficultés. Car la limitation de responsabilité du transporteur ne concerne pas la livraison irrégulière, il reste responsable de « toutes les conséquences directes et indirectes de la faute ainsi commise à la livraison ». Il pourrait être difficile pour celui-ci d'évaluer jusqu'à quel montant cette indemnisation peut s'élever. Il n'aurait peut-être pas plus de renseignements que la valeur de la marchandise lors du chargement, somme qui ne correspond pas forcément à sa valeur à l'arrivée ou à la valeur qu'elle pourrait produire pour le destinataire. La banque émettrice de la lettre de garantie ne serait donc pas nécessairement favorable à l'émission d'une lettre de garantie pour un montant illimité. Il faudrait alors courir un risque en fixant le montant ainsi garanti par la lettre. Ce montant devrait suffire pour le paiement de tous les dommages résultant de la livraison irrégulière, et il faudrait donc qu'un calcul visant le plus grand nombre de conséquences possibles soit accepté par la banque émettrice de la lettre de garantie.

Le délai de prescription relative à une action intentée sur le fondement d'une livraison sans connaissance a fait le sujet de nombreux débats. La question a été posée de savoir si la prescription était celle du droit commun ou celle annale découlant de l'article L5422-18 du Code des transports (précédemment l'article 32 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966). Ce dernier énonce que « l'action contre le transporteur en raison de pertes ou dommages se prescrit par un an ». Il est donc question de savoir si la livraison sans connaissance peut être considérée comme étant assimilable à une perte ou un dommage et ceci aussi quand une livraison s'effectue sans non seulement la présentation du connaissance mais également sans l'émission d'une lettre de garantie. Dans un arrêt du 22 mai 2007, la Cour de cassation a rejeté une action intentée par un chargeur contre le transporteur maritime pour ne pas avoir demandé une lettre de garantie à la livraison. Le contrat de transport admettait que la marchandise soit livrée sans la présentation du connaissance mais sous condition qu'une lettre de garantie soit émise, chose qui n'a pas été faite. L'action a été rejetée sur le fondement qu'elle était prescrite selon la prescription annale découlant de l'article L5422-18 du Code des transports (article 32 de la loi de 1966 selon la Cour). Le principe a donc été posé que l'action pour une livraison sans connaissance est sujette à la prescription d'un an. Pour cette raison l'exigence d'une lettre de garantie n'est pas un engagement propre, mais est liée au contrat de transport. Le fondement de l'action est le contrat de transport. Le temps d'agir se voit réduit définitivement à un an. Les actions devront désormais être entreprises le plus tôt possible, chose qui n'est pas toujours évidente pour les intérêts commerciaux et les relations commerciales entre chargeur et transporteur.

Tous les pays maritimes ne sont pas prêts à accepter une livraison sans connaissance. La Cour suprême chinoise a, le 16 février 2009, adopté un texte d'interprétation judiciaire au sujet de la livraison sans connaissance. Ce texte « exige que le transporteur soit tenu de livrer la marchandise contre remise du connaissance original, quelle que soit la catégorie du connaissance. À défaut, le transporteur doit assumer une responsabilité au porteur du connaissance ». La Cour suprême a également refusé d'accorder le bénéfice de la limitation de responsabilité au transporteur au cas où la livraison se fait sans la présentation du

connaissance original. En outre, l'assurance chinoise de responsabilité civile et sur facultés ne couvrent pas la livraison sans connaissance. Il est possible que même une lettre de garantie à la place de la présentation du connaissance ne soit pas reconnue par le droit maritime chinois. D'autres pays pourraient aussi adopter une telle façon de penser.

Dans le droit aérien, matière qui a souvent influencé le droit maritime, la Cour de cassation a récemment statué sur la clause dans les conditions générales de vente qui permet au transporteur aérien de livrer la marchandise à une personne autre que celle mentionnée sur la lettre de transport aérien. Eu égard de l'article 23 de la Convention de Varsovie une telle clause est nulle car elle tend à exonérer le transporteur de sa responsabilité. Cette question, même si elle ne traite pas directement la livraison sans connaissance est pourtant intéressante, car la livraison à une personne autre que le destinataire ou son représentant pourrait difficilement se faire autrement que sans la remise du connaissance. Une exception pourrait être le cas où le connaissance a été accompli, mais la marchandise non encore remise à la destinataire. Mais même dans une telle situation, la personne qui prend livraison de la marchandise devrait normalement être le représentant du destinataire. Il ne faut pas oublier que la lettre de transport aérien n'est pas assimilable à un connaissance, mais les régimes de responsabilité du transporteur aérien et du transporteur maritime sont basés sur les mêmes principes et sont par conséquent liés. Il n'est pas impossible que cette jurisprudence aérienne puisse avoir des effets sur le droit maritime.

Les Règles de Rotterdam ont pris en considération certaines des problèmes relatifs à la livraison sans connaissance. Dans cette convention internationale, la limitation de responsabilité du transporteur peut être invoquée même dans le cas d'une telle livraison. C'est l'article 59 qui dispose que le transporteur peut limiter sa responsabilité pour le « manquement » à ses obligations et non seulement pour « pertes et dommages » comme est actuellement le cas.

Ces Règles ont aussi instauré des solutions à la livraison sans connaissance –ou plus précisément– sans « document de transport », car le terme « connaissance » n'est pas mentionné dans la convention entière. Selon l'article 46, dans le cadre d'un document de transport négociable, le transporteur peut livrer la marchandise sans la remise de ce document si le chargeur le lui donne l'instruction. Article 45 dispose la même règle pour un document de transport non négociable. Le transporteur, en suivant les instructions du chargeur dans un certain nombre des cas, peut être libéré de son obligation de livrer au destinataire et sera indemnisé par le chargeur émetteur de ces instructions pour sa responsabilité envers le porteur du document de transport. Conformément à l'article 47 le transporteur peut également demander qu'une garantie lui soit fournie pour qu'il exécute les instructions du chargeur. Il semble que cette garantie corresponde à la lettre de garantie au déchargement, et, si cela est bien le cas, c'est une acceptation expresse de la part de la convention de cette pratique aussi courante.

Bien que l'émission d'une lettre de garantie pour une livraison sans connaissance soit une pratique courante et largement –mais pas entièrement– répandue, elle n'est pas encore sans ses difficultés et nécessiterait donc des précisions de la part du législateur ou de la jurisprudence pour qu'elle soit acceptée en tant que pratique légale. Il serait toujours souhaitable de remettre la marchandise contre la présentation du connaissance, d'autant plus que la loi le prévoit. Afin d'éviter de tomber dans des pratiques douteuses et éventuellement se trouver dans une situation délicate, il est souhaitable de consulter quelqu'un qui possède l'expérience et l'instruction nécessaire pour servir du bon conseil. A cet égard, la consultation d'un avocat maritime est vivement recommandée.