



**HAL**  
open science

# Livraison sans connaissance à une entreprise monopolistique et portée de l'obligation d'information du transporteur maritime

Claire Humann

► **To cite this version:**

Claire Humann. Livraison sans connaissance à une entreprise monopolistique et portée de l'obligation d'information du transporteur maritime. *Le Droit Maritime Français*, 2016. hal-02422155

**HAL Id: hal-02422155**

**<https://hal.science/hal-02422155>**

Submitted on 10 Jan 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.

## Livraison sans connaissance à une entreprise monopolistique et portée de l'obligation d'information du transporteur maritime

Claire HUMANN

Maître de conférences  
à l'Université du Havre

COUR D'APPEL DE ROUEN (Ch. civ. et com.) - 21 MAI 2015  
N° 14-01317

TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES – RESPONSABILITE

**Transport maritime international de marchandises sous connaissance. Livraison. Présentation du connaissance (non). Livraison à un organisme monopolistique. Application de la réglementation douanière. Responsabilité du transporteur. Cause d'exonération (non). Faculté d'exiger la présentation du connaissance original avant le retraitement (oui). Manquement du transporteur à son obligation d'information. Action en garantie (oui). Manquement de l'agent maritime à son devoir d'information du transporteur maritime.**

*Le transporteur maritime ne peut s'exonérer de sa responsabilité et se prévaloir de la remise de la cargaison sans présentation du connaissance original à une entité monopolistique en raison d'une réglementation douanière impérative puisque rien ne l'empêchait d'exiger, avant le retraitement, la présentation de l'original du connaissance.*

*En sa qualité de professionnel, le transporteur maritime a failli à son devoir d'information et de conseil puisqu'il ne pouvait ignorer l'existence de la réglementation douanière dont l'application ne lui permettait pas de respecter son engagement de vérifier, par la présentation de l'original du connaissance, le paiement de la marchandise.*

SAS AGENCE NETTER c/ Sté CMA CGM et a.

### ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR, (...)

C) Sur la responsabilité contractuelle de la société CMA CGM

Attendu, cela exposé, que selon les dispositions de l'article 1147 du Code civil « le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages intérêts, à raison de l'inexécution de l'obligation toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut être imputée » ;

Attendu qu'il résulte en particulier des dispositions de ce texte et, ensemble, des articles 49 et 50 du décret du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement de transport maritimes que, sauf convention contraire, le transporteur maritime ne peut livrer la marchandise que sur présentation de l'original du connaissance,

même lorsque celui-ci est à personne dénommée et dépourvu de mention à ordre (com : 19 juin 2007) ;

Qu'en application de ces textes et sauf pour lui à apporter la preuve d'une cause étrangère qui, au sens de l'article 1147 précité, ne lui est pas imputable, le transporteur maritime est tenu de réparer le préjudice résultant du défaut de règlement du prix de la marchandise lié à l'absence de présentation de l'original du connaissement ;

Qu'il doit ainsi répondre du fait son mandataire a livré la marchandise sans exiger la remise de l'original du connaissement (Cass. com. 10 juillet 2012) ;

Que, sous certaines conditions, la remise de la marchandise à un organisme monopolistique peut faire bénéficier le transporteur maritime d'une présomption de livraison conforme, celle-ci mettant fin au contrat de transport ;

Qu'il en est ainsi lorsque la remise de la marchandise à l'organisme monopolistique fait perdre au transporteur maritime le pouvoir d'exercer son contrôle sur les opérations de retraitement et de s'assurer ainsi du paiement préalable du prix de la marchandise en exigeant la présentation de l'original du connaissement ;

Que de même, justifie en principe d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable, le transporteur maritime qui établit que, sans qu'il ait pu s'y opposer, l'application d'une réglementation douanière impérative a permis au destinataire de la marchandise d'entrer en possession de celle-ci sans avoir à présenter l'original du connaissement ;

Mais attendu que le transporteur maritime ne peut se prévaloir de la remise de la cargaison à une entité monopolistique lorsque, par elle-même, cette remise ne l'empêchait pas d'exiger, avant le retraitement la présentation de l'original du connaissement ;

Qu'il en est ainsi en particulier dans l'hypothèse où le processus mis en place par l'agent maritime impose au destinataire de justifier du paiement avant le retraitement de la marchandise ;

Que de même lorsqu'au moment de la conclusion du contrat de transport, le transporteur maritime connaissait ou aurait dû connaître les particularités de la réglementation du port de déchargement, il ne peut se prévaloir de l'application de celle-ci pour prétendre à une exonération de responsabilité ; (...)

Attendu que sous le régime général de déclaration des marchandises en douane (régime 11 décrit ci-dessus) la position de monopole de la société EPC en matière de stockage d'entreposage et de retraitement n'excluait pas, en elle-même la possibilité pour la société CMA CGM et son agent de remplir leur obligation consistant à ne permettre le retraitement de la marchandise que sur présentation de l'original du connaissement ;

Que dans cette hypothèse en effet, et même si la marchandise avait été entreposée auprès de la société EPC, l'agent maritime conservait le pouvoir d'exiger du destinataire, préalablement au retraitement auprès du bureau du Port, la présentation de l'original du connaissement ; (...)

Mais attendu qu'il a été rappelé ci-dessus que le régime douanier dérogatoire existait depuis le mois d'octobre 2006 ; qu'il était donc en vigueur depuis plusieurs années à la date de formation des contrats de transport concernés ;

Que les importateurs pouvaient ainsi, sous certaines conditions, l'utiliser ;

Que même si, sur un plan pratique, l'avis du 6 novembre 2009 était destiné à obtenir de façon temporaire, un large recours au régime dérogatoire, il n'a été en lui-même que le rappel de la possibilité d'y recourir ;

Attendu qu'au vu de ce qui précède il apparaît qu'au moment de la formation du contrat de transport, la société CMA CGM par elle-même ou par son agent maritime qui la représentait sur place, connaissait ou devait connaître l'existence de la réglementation dérogatoire susvisée ;

Qu'en sa qualité de professionnelle du transport la société CMA CGM, par elle-même ou par l'agent maritime qui la représentait sur place, devait s'informer spécialement sur les modalités de retraitement des marchandises applicables aux cargaisons dont la société Agence Netter envisageait de lui confier le transport ;

Attendu au surplus que par l'avis du 6 novembre 2009, diffusé sous forme de lettre circulaire, la Direction principale douanière d'Angola a rappelé, en en décrivant les modalités pratiques, et en en facilitant l'utilisation, l'existence du régime dérogatoire, incitant ainsi par ce moyen, les opérateurs à y recourir ;

Que la société CMA CGM, ne peut prétendre avoir ignoré, elle-même ou par son agent, l'existence de cet avis dès lors que, selon les termes employés, l'avis du 6 novembre 2009 est destiné au public en général ; que de l'emploi de l'adverbe ' désormais ' il résulte que l'autorité administrative a appliqué sans délai les dispositions annoncées ;

Qu'il résulte des énonciations des connaissements produits et du tableau détaillé et précis récapitulant la situation de chaque conteneur (pièce n° 9 de la société Agence Netter), documents qu'aucun autre élément du dossier ne vient contredire, que les premiers conteneurs ont été pris en charge par la société CMA CGM le 28 décembre 2009 soit postérieurement à l'avis du 6 novembre 2009 ;

Attendu que dans ce contexte le transporteur maritime aurait dû refuser d'émettre des connaissements dès lors qu'il connaissait ou devait connaître, au moment de la formation du contrat de transport, l'existence du régime dérogatoire ;

Attendu que la mise en œuvre de celui-ci ne constitue donc pas une cause étrangère non imputable au transporteur au sens de l'article 1147 du code civil ;

Attendu que la société Agence Netter invoque en outre un manquement du transporteur à son devoir d'information et de conseil ;

Qu'en réponse la société CMA CGM, fait valoir : (...);

Mais attendu qu'en application de l'article 1147 du Code civil susvisé le transporteur est tenu d'un devoir d'information envers son cocontractant au contrat de transport ;

Que la société CMA CGM était tenue, dans les limites de sa compétence spécifique, d'un devoir d'information à l'égard de la société Agence Netter ;

Que s'il ne s'étend pas aux modalités d'exécution du contrat de vente des marchandises, ce devoir s'applique à l'ensemble des opérations qui entrent dans le cadre de l'exécution des obligations nées du contrat de transport ;

Attendu à cet égard que la livraison ou le retraitement des marchandises constitue l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation contractuelle en remettant au destinataire qui l'accepte la marchandise transportée à cette intention ;

Que les modalités de la livraison ou du retraitement des marchandises entrent donc dans le champ des attributions du transporteur maritime ;

Attendu qu'il a été retenu ci-dessus qu'en sa qualité de professionnelle du transport, la société CMA CGM ne pouvait ignorer l'existence de la réglementation douanière ;

Que l'application de celle-ci excluait pour elle toute possibilité de respecter son engagement de vérifier, par la présentation de l'original du connaissement, le paiement de la marchandise ;

Qu'elle devait en conséquence, au moment de la conclusion du contrat de transport, en informer spécialement la société Agence Netter ;

Attendu que cette obligation s'imposait d'autant plus que jusqu'alors, toutes les ventes de marchandises par la société Agence Netter avaient donné lieu à une livraison sur présentation de l'original du connaissement, document remis au destinataire à Cabinda par la banque de cette société, contre paiement de la marchandise ;

Attendu que la société CMA CGM n'établit ni n'allègue avoir rempli l'obligation d'information ci-dessus définie ;

Attendu que les développements qui précèdent établissent à la charge de la société CMA CGM un manquement à ses obligations contractuelles de transport ;

Qu'en qualité de professionnelle du négoce international, la société Agence Netter n'était pas censée connaître la réglementation douanière locale particulière applicable dans le cadre des opérations de livraison de marchandises ;

Que les sociétés Agence Netter et CMA CGM ont en effet chacune un domaine de compétence spécifique, la livraison des marchandises ressortant du domaine d'activité exclusif du transporteur maritime ; (...)

Attendu que la société CMA CGM qui invoque une faute de la société Agence Netter ne produit aucun élément de preuve concernant les dates de chargement des cargaisons et de retraitement des marchandises ; (...)

Qu'aucun élément du dossier ne permet de connaître la date précise de retraitement des marchandises et d'affirmer que la société Agence Netter aurait été en mesure d'intervenir pour les éviter, annuler des commandes, ou encore obtenir des réexpéditions ;

Que dans ce contexte aucune faute de nature à exclure ou à diminuer son droit à indemnisation ne peut être reprochée à la société Agence Netter ;

Attendu que le moyen ne peut donc être retenu ;

Attendu que la société CMA CGM se prévaut en outre de clauses des connaissements (VI et XVIII) selon lesquelles la responsabilité du transporteur maritime cesse dès la remise de la marchandise à l'acconier ; (...)

*IV) Sur l'action en garantie formée par la société CMA CGM contre la SDV Ami (...)*

Attendu que du rapport d'enquête susvisé, en lui-même non contesté sur ce point par la société SDV Ami, il résulte que l'agent maritime, jouait un rôle actif dans la mise en oeuvre du régime général de dédouanement puisque l'original du

connaissance, à présenter à la douane, devait être revêtu du tampon de validation apposé par cette société ;

Attendu que la société SDV Ami ne pouvait donc ignorer la réglementation appliquée par les autorités portuaires et douanières, et en particulier l'existence du régime simplifié (11/600) ci-dessus analysé (en complément du régime général de déclaration des marchandises en douane) ;

Qu'au surplus il a été retenu ci-dessus que la société SDV Ami ne pouvait davantage ignorer la lettre circulaire du 6 novembre 2009 adressée ' au public en général' et facilitant pour toutes les importations à compter du 6 novembre 2009, le recours au régime simplifié ;

Attendu que, mandataire, substitué du transporteur, elle était tenue envers son mandant d'un devoir d'information qui lui imposait :

- d'une part, dans la perspective du respect par son mandant de son obligation essentielle de vérification du paiement, de s'informer, sur les dispositions réglementaires relatives à la présentation de l'original du connaissance ;

- et d'autre part de transmettre aussitôt à son mandant les informations portant sur ces dispositions ;

Que la société Sdv Ami n'établit ni n'allègue avoir rempli ces obligations ;

Que le fait que la société EPC ne l'ait pas avisée des premiers retirements de marchandises sans présentation des originaux des connaissances ne constitue pas un motif d'exonération de responsabilité dès lors, qu'agissant dans le respect de la réglementation douanière, cette société n'était tenue d'aucune obligation d'information envers la société SDV Ami relativement aux retirements de marchandises ;

Attendu que le manquement à ses obligations ci-dessus retenu, engage envers la société CMA CGM la responsabilité contractuelle de la société SDV Ami ;

*V) Sur les recours formés par les Sociétés CMA CGM et Sdv ami contre la société Empresa portuaria de cabinda*

*A) Sur les demandes dirigées contre la société Empresa Portuaria de Cabinda (...)*

Mais attendu que compte tenu du caractère impératif de la réglementation douanière locale, la société Empresa Portuaria de Cabinda ne pouvait refuser de remettre les marchandises aux sociétés Luzolo et Bikuma et Scaa qui, selon la procédure simplifiée, avaient obtenu de la douane un bon de retraitement ;

Attendu par ailleurs et pour les mêmes raisons, que le fait que la société Empresa Portuaria de Cabinda, dépositaire des marchandises, ait eu la garde de celles-ci, et que les destinataires s'adressent à elle pour en prendre possession, ne saurait, par lui-même, créer à son encontre une obligation de réparation du préjudice subi par la société Agence Netter ;

Attendu qu'il a été retenu ci-dessus que la société EPC n'était pas tenue d'informer la société SDV Ami des premiers retirements de marchandises ;

Attendu qu'en l'absence de preuve d'une faute de la société Empresa Portuaria de Cabinda l'action en responsabilité dirigée contre elle ne peut aboutir ; (...)

*VI. Sur les recours en garantie formés par les sociétés CMA CGM et sdv ami contre les sociétés Luzolo et Bikuma et Scaa:*

Attendu qu'un même fait, susceptible de constituer un manquement à une obligation existant entre deux parties liées par un contrat, peut être, au regard des tiers étrangers au contrat, une faute quasi-délictuelle engageant la responsabilité de son auteur (com. 16 janvier 1973) ;

Attendu qu'en ne régularisant pas leur situation dans le délai de 30 jours prévu par le régime simplifié de déclaration en douane, par la présentation de l'original du connaissement les sociétés Luzolo et Bikuma et SCAA ont commis une faute qui, sur le terrain quasi-délictuel, engage leur responsabilité envers la société CMA CGM et SDV Ami ;

Attendu que les recours en garantie formés contre elles par les sociétés CMA CGM et Sdv Ami sont donc fondés en leur principe ;

Attendu que les condamnations à garantie des sociétés luzolo et Bikumaa et la société SCAA seront prononcées, pour chacune d'elles, à raison des marchandises qu'elle a achetées à la société Agence Netter et qu'elle a retirées sans présentation des connaissements y afférents ;

Que la société Luzolo et Bikuma sera donc condamnée à garantir les sociétés CMA CGM et SDV Ami à concurrence de la somme principale de (682.069, 39 euros + 1.065,48 euros = ) 683 134, 87 euros outre intérêts au taux légal sur cette somme à compter de la date de la présente décision ;

Que la Sociedade Commercial Agro - Alimentar (SCAA) sera condamnée à garantir les sociétés CMA CGM et la société SDV Ami à concurrence de la somme principale de 80'951 euros, outre intérêts au taux légal sur cette somme à compter de la date de la présente décision ; (...)

*PAR CES MOTIFS*

LA COUR, (...)

Condamne la société CMA CGM à payer à la SAS Agence Netter la somme de 764'085, 87 euros à titre de dommages-intérêts, avec intérêts au taux légal à compter de la date de la présente décision ;

Condamne la société SDV Ami Angola LDA à garantir la société CMA CGM des condamnations prononcées contre elle, et ce *in solidum* : (...)

Condamne la société Luzolo et Bikuma à garantir la société SDV Ami Angola LDA à concurrence de la somme principale de 683 134, 87 euros outre intérêts au taux légal sur cette somme à compter de la date de la présente décision,

Condamne la Sociedade Commercial Agro - Alimentar (Scaa à garantir la société SDV Ami à concurrence de la somme principale de 80'951 euros, outre intérêts au taux légal sur cette somme à compter de la date de la présente décision,

Condamne la société CMA CGM à payer à la SAS Agence Netter la somme de 12 000 euros sur le fondement des dispositions de *l'article 700 du code de procédure civile*.

Condamne *in solidum* les sociétés SDV Ami Angola LDA, Luzolo et Bikuma et Sociedade Commercial Agro - Alimentar ( SCAA ) à payer à la société CMA CGM une indemnité de 8 000 euros sur le fondement de *l'article 700 du code de procédure civile*,

Condamne la société CMA CGM à payer à la société Empresa Portuaria de Cabinda la somme de 6 000 euros sur le fondement des dispositions de *l'article 700 du code de procédure civile*.

Condamne la société CMA CGM aux dépens de première instance et d'appel. (...) ».

Prés. : M. Farina ; Av. Me Deshayes (appelante), Me de Sentenac, Me huchet, Me Andrieux (intimées).

## OBSERVATIONS

Il résulte de l'article 1147 du Code civil et des articles 49 et 50 du décret du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, que sauf convention contraire, le transporteur maritime ne peut livrer la marchandise que sur présentation de l'original du connaissance. A défaut, il engage sa responsabilité à moins de rapporter la preuve d'un cas excepté. En pratique, le respect de cette exigence n'est pas toujours facile. Tel est notamment le cas lorsque, comme souvent dans les pays en voie de développement, la livraison doit être faite d'office à un organisme disposant d'un monopole légal ou réglementaire pour effectuer la manutention des navires. Elle l'est encore moins lorsqu'il existe une réglementation douanière impérative permettant à l'importateur de déclarer la marchandise sans avoir à présenter l'original du connaissance<sup>(1)</sup>.

Tel était le contexte du litige, objet de notre commentaire. En l'occurrence, une société (Agence Netter) avait vendu à plusieurs sociétés des marchandises alimentaires dont le paiement devait être effectué par voie bancaire contre remise des originaux des connaissements émis par le transporteur maritime. Les acheteurs n'ayant pas réglé le prix des marchandises, le chargeur-vendeur (la société Agence Netter) reproche au transporteur maritime, la société CMA-CGM, d'avoir effectué la livraison sans exiger la présentation des connaissements originaux. Elle lui demande, en conséquence, de réparer le préjudice résultant du défaut de règlement du prix de la marchandise lié à l'absence de présentation de l'original de connaissance.

Débouté par le tribunal de commerce du Havre de ses demandes en réparation dirigées contre le transporteur maritime, le chargeur interjette appel avec succès. Il fait valoir que la société CMA-CGM est responsable d'une remise irrégulière des marchandises à ses acheteurs et qu'elle est responsable d'un défaut d'information et d'un manquement au devoir de conseil pour ne pas l'avoir informé au moment de la conclusion du contrat de transport des conditions de retraitement de la marchandise mises en œuvre au port de Cabinda (Angola).

Délaissant la question de compétence et les recours en garantie<sup>(2)</sup>, nous concentrerons nos observations sur l'action en responsabilité formée par le chargeur-vendeur impayé contre le transporteur. Nous nous intéresserons ainsi aux deux principales questions posées à la Cour de Rouen qui portent d'une part sur la livraison sans

(1) La réglementation douanière applicable en l'espèce prévoit un régime simplifié qui permet à l'importateur de déclarer la marchandise en douane sans avoir à présenter l'original du connaissance et de retirer ensuite les marchandises auprès de l'organisme monopolistique. L'importateur qui utilise le régime simplifié doit dans le délai de 30 jours régulariser la situation en produisant l'original du connaissance.

(2) Les parties appelées en garantie reprennent pour l'essentiel l'argumentation développée par la CMA CGM.



connaissements originaux dans le cas particulier où le transporteur est obligé d'avoir recours à une entreprise monopolistique (I) et sur la portée de l'obligation d'information et de conseil pesant sur le transporteur maritime (II).

### I. IRREGULARITE DE LA LIVRAISON SANS CONNAISSEMENTS ORIGINAUX EN DEPIT D'UN MONOPOLE ET D'UNE REGLEMENTATION DOUANIÈRE IMPERATIVE

Le transporteur maritime peut-il se prévaloir de la livraison obligatoire à un organisme monopolistique pour s'exonérer de sa responsabilité du fait de la remise de la marchandise sans présentation des connaissances originaux ?

La réponse de la Cour de Rouen est négative. Elle part du principe selon lequel « *le transporteur maritime ne peut livrer la marchandise que sur présentation de l'original du connaissance* ». Et que « *sauf pour lui à apporter la preuve d'une cause étrangère qui, au sens de l'article 1147, ne lui est pas imputable, le transporteur maritime est tenu de réparer le préjudice(...) lié à l'absence de présentation de l'original* ».

Devant appliquer ces règles au cas particulier de la livraison obligatoire à un organisme monopolistique, elle considère à juste titre que la seule remise de la marchandise à un organisme monopolistique ne suffit pas pour faire bénéficier le transporteur d'une présomption de livraison conforme mettant fin au contrat de transport. Pour reprendre ses termes, encore faut-il que « *la remise de la marchandise à l'organisme monopolistique (ait) fait perdre au transporteur le pouvoir d'exercer son contrôle sur les opérations de retraitement et ne lui permet(te) pas de s'assurer ainsi du paiement préalable du prix de la marchandise en exigeant la présentation de l'original du connaissance* ».

Le transporteur doit ainsi rapporter la preuve d'une cause étrangère constituée par « *des faits constituant un événement non imputable au transporteur* ». Au cas particulier, il aurait donc fallu que le transporteur maritime prouve qu'il ne pouvait pas s'opposer à la réglementation douanière qui a permis au destinataire d'entrer en possession de la marchandise sans présenter l'original du connaissance. Or, tel n'était pas le cas en l'espèce, la Cour de Rouen ayant constaté que la remise de la marchandise à l'organisme monopolistique ne l'empêchait pas d'exiger, avant le retraitement, la présentation de l'original. Elle estime en effet que « *même si la marchandise avait été entreposée auprès de la société EPC, l'agent maritime conservait le pouvoir d'exiger du destinataire, préalablement au retraitement, la présentation de l'original du connaissance* ».

Cette solution doit être approuvée pour deux raisons. D'une part, l'exception au principe de l'interdiction de livrer une marchandise sans connaissance original, doit être, à l'instar de toute exception, appréciée strictement. On peut dès lors considérer que l'exception suppose que le transporteur n'ait pas d'autres choix que de livrer sans l'original du connaissance. Ce qui n'était pas le cas ici. D'autre part, l'existence d'un événement non imputable comme cause exonératoire suppose l'absence de faute du transporteur. Ce qui suppose, là encore, que le transporteur soit dans l'impossibilité de respecter la règle de la présentation du connaissance. Ce qui n'était pas le cas puisque, on l'a vu, rien n'empêchait le transporteur maritime d'ajouter une condition à la réglementation douanière consistant en la remise préalable de l'original du

connaissance. L'intérêt de cette décision est ainsi de mettre en évidence qu'il ne suffit pas de démontrer l'obligation pour le transporteur de remettre la marchandise à un organisme à caractère de monopole pour s'exonérer de sa responsabilité.

On observera néanmoins que cette solution n'était pas évidente sachant que quelques mois auparavant dans un litige mettant en cause la même réglementation douanière, la Cour de Rouen<sup>(3)</sup> a validé l'existence du cas excepté au motif que « *la société CMA CGM avait perdu tout pouvoir de contrôle des conditions dans lesquelles les marchandises étaient remises au destinataire* » dans la mesure où « (...) *s'agissant d'une loi de police impérative la société CMA CGM n'a pu s'opposer à la mise en œuvre de cette réglementation* ». Le litige ayant donné lieu à cette décision étant contemporain de l'affaire qui nous concerne et son contexte étant similaire, la différence de solution ne peut, nous semble-t-il, s'expliquer que par une appréciation plus stricte de l'appréciation de l'impossibilité de respecter la règle de la présentation du connaissance original, ce que nous approuvons pour les raisons sus-évoquées.

### II. L'OBLIGATION D'INFORMATION ET DE CONSEIL DU TRANSPORTEUR MARITIME

La seconde question portait sur l'existence et la portée de l'obligation d'information et de conseil du transporteur maritime relativement à la réglementation douanière. Le chargeur reprochait au transporteur de ne pas l'avoir informé de l'existence d'une réglementation douanière dérogatoire<sup>(4)</sup>. Pour l'essentiel, le transporteur réplique qu'il n'a commis aucune faute relativement à son devoir d'information et de conseil, son obligation se limitant à sa sphère de compétence. Il fait aussi valoir que le chargeur étant spécialisé dans les opérations d'importation et de vente de marchandises en Afrique de l'Ouest, était présumé connaître les conditions d'importation et le régime douanier au Cabinda.<sup>(5)</sup>

La Cour d'appel donne raison au chargeur au motif que le transporteur est tenu à son égard d'un devoir d'information qui s'applique « *à l'ensemble des opérations qui entrent dans le cadre de l'exécution des obligations nées du transport* » et que « *les modalités de la livraison ou du retraitement des marchandises entrent (...) dans le champ des attributions du transporteur maritime* ». Elle en déduit que le transporteur ne pouvait pas ignorer l'existence de la réglementation douanière et qu'il devait donc, au moment de la conclusion du contrat informer le chargeur. Pour la Cour d'appel la livraison et ses modalités ressort du domaine d'activité exclusif du transporteur. En conséquence, elle retient la responsabilité entière du transporteur considérant qu'aucune faute de nature à exclure ou diminuer son droit à réparation ne peut être reprochée à l'Agence Netter.

(3) CA Rouen, 18 décembre 2014, DMF 2015. 423. Obs. A.-L. Michel.

(4) Il fait valoir que cette information lui aurait permis de prendre d'autres dispositions pour garantir le paiement de la marchandise. Il ajoute qu'il n'est pas un professionnel des transports internationaux contrairement à la société CMA-CGM. Et que le transporteur ne pouvait ignorer ni la réglementation douanière dérogatoire.

(5) Le transporteur ajoute encore que le chargeur aurait dû annuler ou stopper les expéditions commencées dès le premier impayé.

La solution de la cour d'appel appelle quelques remarques. En premier lieu, on soulignera que cette solution n'est pas nouvelle. La Cour de Rouen<sup>(6)</sup> a déjà eu l'occasion d'affirmer que l'obligation d'information à la charge du transporteur maritime s'applique à tous les stades du contrat participant à la livraison<sup>(7)</sup>. Pour autant, la solution n'est pas évidente et pose questions.

La première question est de savoir si la procédure douanière est bien incluse dans périmètre d'intervention du transporteur maritime sachant que le transporteur maritime n'est pas un commissionnaire transport.

La seconde question est relative à la portée de l'obligation d'information et de conseil du transporteur maritime. En effet, s'il est sûr que tout professionnel est tenu d'un devoir d'information voire de conseil envers son cocontractant, on sait que l'intensité de cette obligation diffère selon la qualité du cocontractant. Ainsi l'obligation d'information du professionnel peut-elle être réduite à la portion congrue si son contractant est un professionnel du même secteur d'activité. A titre d'exemple, il été jugé qu'un commissionnaire n'a pas à conseiller à son commettant, « professionnel habitué des expéditions internationales », d'effectuer une déclaration de valeur<sup>(8)</sup>. Ce qui est vrai pour le commissionnaire doit l'être, a priori, pour le transporteur maritime. Aussi, pour en revenir au cas qui nous est soumis, la solution peu paraître quelque peu sévère pour le transporteur maritime sachant que le chargeur était un négociant spécialisé dans le commerce international de denrées à destination de l'Afrique et notamment du port de Cabinda. Le succès de son appel en garantie contre les agents maritimes devrait toutefois lui rendre la solution moins amère.

(6) CA Rouen, 18 décembre 2014, citée supra.

(7) CA Aix-en-Provence, 14 janvier 2010 no 07-14620, *Revue de Droit des Transports*, novembre 2010, comm. Martin Ndené. En l'espèce, la Cour a considéré que la remise de la marchandise à une entreprise portuaire monopolistique ne met pas fin au contrat de transport et à sa responsabilité.

(8) CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 mai 2012, no 08/13367, *Compania Sudamericana de Vapores c/ Yves Saint Laurent Parfums et a.*, *BTL* 2012, p. 377.