



Notice au rapport relative à l'arrêt du 14 décembre 2022
Pourvoi n° 20-17.768
Chambre commerciale, financière et économique

La chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation se prononce par cet arrêt sur l'opposabilité d'une clause de juridiction, en droit international non communautaire, aux destinataires qui intentent une action en responsabilité contractuelle contre le transporteur maritime.

Souvent présenté comme un contrat tripartite mettant en présence le chargeur, le transporteur et le destinataire, le contrat de transport maritime, matérialisé par un connaissement, est en réalité initialement conclu entre les seuls chargeur et transporteur et ce n'est qu'à la réception des marchandises que le destinataire y « adhère » devenant partie au contrat en « accomplissant le connaissement », c'est-à-dire en apposant sa signature au verso du connaissement.

Dès lors se pose la question de l'opposabilité à ce destinataire de clauses qu'il n'a pas négociées, ni acceptées et dont il n'a pas eu nécessairement connaissance. Parmi elles, les clauses attributives de juridiction, plaçant celui qui s'en prévaut dans une situation procédurale très favorable et qui privent celui à qui elles sont opposées de son juge naturel et les juridictions françaises d'un contentieux important.

Par un célèbre arrêt *Nagasaki*¹ la chambre commerciale a posé le principe selon lequel,

¹ [Com., 29 novembre 1994, pourvoi n° 92-19.987.](#)

« pour être opposable, soit au chargeur soit au destinataire, une [telle clause] doit avoir été acceptée au plus tard, pour le premier, au moment de la conclusion du contrat de transport et, pour le second, au moment où, recevant la livraison de la marchandise, il a adhéré au contrat [de transport] », précisant ensuite dans des arrêts *Chang Ping*² et *Sylver Sky*³ que cette acceptation de la part du destinataire doit être spéciale et ne peut résulter du seul accomplissement sans réserves du connaissement.

En droit communautaire, la Cour de justice des Communautés européennes s'est prononcée par un arrêt *Tilly Russ* du 19 juin 1984⁴ puis un arrêt du 9 novembre 2000⁵ énonçant qu'« 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 [Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968], modifiée ».

Mettant fin à une divergence, dans des litiges intracommunautaires, par deux arrêts prononcés simultanément le 16 décembre 2008⁶, la première chambre civile et la chambre commerciale de la Cour de cassation ont adopté cette même solution en posant en termes identiques la règle selon laquelle « 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 ».

La chambre commerciale s'est également prononcée, toujours en droit de l'Union européenne⁷, sur la qualité de tiers porteur du destinataire réel de la marchandise. Elle

² [Com., 16 janvier 1996, pourvoi n° 94-12.542.](#)

³ [Com., 8 décembre 1998, pourvoi n° 96-17.913.](#)

⁴ [CJCE, arrêt du 19 juin 1984, Tilly Russ / Nova, C-71/83.](#)

⁵ [CJCE, arrêt du 9 novembre 2000, Coreck Maritime, C-387/98.](#)

⁶ [Com., 16 décembre 2008, pourvoi n° 08-10.460, Bull. 2008, IV, n° 215, publié au Rapport annuel](#) et [1^{re} Civ., 16 décembre 2008, pourvoi n° 07-18.834, Bull. 2008, I, n° 283, publié au Rapport annuel.](#)

⁷ [Com., 16 décembre 2008, pourvoi n° 08-10.460, Bull. 2008, IV, n° 215, publié au Rapport annuel](#) ; [Com., 27 septembre 2017, pourvoi n° 15-25.927, Bull. 2017, IV,](#)

a précisé que « le destinataire réel de la marchandise, qui ne figure en aucune qualité sur un connaissance maritime émis à personne dénommée, ne peut être considéré comme un tiers porteur de ce connaissance, de sorte que la clause attributive de juridiction y figurant ne lui est pas opposable »⁸, solution qui a été transposée à la lettre de transport maritime⁹.

Mais elle n'avait pas encore eu l'occasion de se prononcer en matière de droit international privé non communautaire, plus important en volume que le contentieux communautaire. C'est l'intérêt du présent arrêt.

Dans l'arrêt de la cour d'appel de Paris examiné, cette juridiction avait validé le principe d'une telle clause tout en l'écartant en l'espèce au motif qu'elle était illisible, figurant en très petits caractères au dos du connaissance. Le pourvoi formé contre cet arrêt faisait essentiellement grief à la cour d'appel d'avoir fait application du droit français pour l'appréciation des conditions d'opposabilité de la clause et de n'avoir pas recherché si l'acceptation spéciale de la clause attributive de juridiction ne pouvait résulter de la stipulation habituelle de celle-ci au cours des relations d'affaires établies entretenues entre les parties ou d'un usage en matière de transport international de marchandises.

Après avoir approuvé l'utilisation d'une règle de droit matériel pour déterminer si la clause litigieuse remplissait les conditions d'opposabilité découlant des principes généraux concernant la rédaction et la présentation matérielles de telles clauses, la chambre commerciale, financière et économique écarte l'application de la jurisprudence issue de l'arrêt *Coreck* et maintient la jurisprudence *Nagasaki*, pour préciser que le destinataire, extérieur au connaissance, ne peut se voir opposer, une fois celui-ci accompli, que les clauses relatives aux droits et obligations des parties et non les clauses relatives au litige et que l'acceptation de la clause attributive de juridiction ne peut être déduite ni de l'existence d'un usage en transport maritime, ni des seules relations commerciales antérieures entre les parties.

[n° 132](#) ; [Com., 20 octobre 2021, pourvoi n° 20-14.275, publié au *Bulletin*.](#)

⁸ [Com., 27 septembre 2017, pourvoi n° 15-25.927, *Bull.* 2017, IV, n° 132.](#)

⁹ [Com., 20 octobre 2021, pourvoi n° 20-14.275, publié au *Bulletin*.](#)