



Notice au rapport relative à l'arrêt n°219 du 23 mars 2022 Pourvoi n°19-16.466 – Chambre commerciale

Par un arrêt du 23 mars 2022, la chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation a eu l'occasion de préciser les conditions de recevabilité de l'action en responsabilité exercée par le chargeur contre le transporteur maritime. Les faits étaient les suivants : une société mexicaine a vendu à une société néerlandaise des avocats dont elle a confié le transport maritime à une société qui a émis des lettres de transport maritime mentionnant le vendeur en qualité de chargeur et l'acheteur en qualité de destinataire. La marchandise ayant subi une avarie au cours du transport, le chargeur a exercé une action en responsabilité contre le transporteur maritime en se prévalant d'un préjudice résultant de la privation de la commission prévue par les contrats de vente conclus à la commission. Cette action a été déclarée irrecevable par la cour d'appel qui, après avoir énoncé que le chargeur peut agir en indemnisation contre le transporteur maritime à condition d'avoir subi un préjudice et d'en justifier, a estimé que les éléments de preuve ne permettaient pas d'établir que le chargeur avait supporté, même partiellement, les avaries à la marchandise.

La recevabilité de l'action en responsabilité engagée par une partie contre son cocontractant s'apprécie, notamment, au regard des conditions posées par l'article 31

du code de procédure civile aux termes duquel : « L'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou au rejet d'une prétention, sous réserve des cas dans lesquels la loi attribue le droit d'agir aux seules personnes qu'elle qualifie pour élever ou combattre une prétention, ou pour défendre un intérêt déterminé. »

Si, en application de ce texte, dans le cas des actions dites « banales », le plaideur doit justifier d'un intérêt à agir, lequel peut être défini comme « l'avantage pécuniaire ou moral [qu'il] souhaite retirer de son action »¹, la Cour de cassation juge que « l'intérêt à agir n'est pas subordonné à la démonstration préalable du bien-fondé de l'action, et que l'existence du préjudice invoqué par le demandeur n'est pas une condition de recevabilité de son action mais de son succès » ([2^e Civ., 6 mai 2004, pourvoi n° 02-16.314, Bull. 2004, II, n° 205](#) ; [1^{re} Civ., 2 novembre 2005, pourvoi n° 02-17.697, Bull. 2005, I, n° 394](#) ; [3^e Civ., 23 juin 2016, pourvoi n° 15-12.158](#)).

En se fondant sur le défaut de preuve de l'existence d'un préjudice pour déclarer irrecevable l'action en responsabilité engagée contre le transporteur maritime, l'arrêt de la cour d'appel, qui a subordonné l'intérêt à agir à la démonstration préalable du bien-fondé de l'action, encourait inévitablement la cassation.

Au-delà du rappel de cette règle essentielle régissant le procès civil, c'est aussi en droit maritime que l'arrêt rapporté présente un intérêt majeur car il consacre l'analyse contractuelle de l'action en responsabilité du chargeur contre le transporteur maritime, en précisant dans un *obiter dictum* que « le chargeur tenant son droit d'action en responsabilité contractuelle du contrat de transport et non du document qui le constate, il n'y a pas lieu, pour apprécier l'ouverture de ce droit, de distinguer selon que le transport a donné lieu à l'émission d'un connaissement ou d'une lettre de transport maritime, ni selon que le chargeur est identifié ou non sur ces documents ».

Il convient de rappeler, qu'à la différence de la lettre de transport maritime, *instrumentum* choisi par les parties en l'espèce, le connaissement, autre titre de

¹ S. Amrani Mekki et Y. Strickler, *Procédure civile*, PUF, 2014, n° 61.

transport maritime que l'on rencontre fréquemment en pratique, a pour fonction de représenter la marchandise, ce dont il résulte qu'il peut être transmis par voie d'endossement et que son titulaire, qui dispose de la possession de la marchandise, est seul en droit d'en exiger la livraison. En raison de la valeur documentaire de ce titre, l'apparentant à un titre cambiaire, la chambre commerciale a, jusqu'à un arrêt de l'assemblée plénière de la Cour de cassation du 22 décembre 1989 ([Ass. plén., 22 décembre 1989, pourvoi n° 88-10.979, Bull. 1989, Ass. plén., n° 4](#)), réservé l'action en responsabilité contre le transporteur maritime au seul titulaire légitime du connaissement. L'assemblée plénière a abandonné cette solution en jugeant que « si l'action en responsabilité, pour pertes ou avaries, contre le transporteur maritime, 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 ». La jurisprudence a continué à évoluer pour ouvrir l'action contre le transporteur au destinataire réel alors même qu'il n'apparaît pas au connaissement ([Com., 7 juillet 1992, pourvoi n° 90-14.151, Bull. 1992, IV, n° 268](#)), puis au chargeur réel ([Com., 13 décembre 1994, pourvoi n° 92-21.976](#)) mais à condition qu'ils justifient avoir exclusivement subi le dommage. Puis, par un arrêt du 19 décembre 2000, la Cour de cassation a abandonné l'exigence du caractère exclusif du préjudice subi par le chargeur ([Com., 19 décembre 2000, pourvoi n° 98-12.726, Bull. 2000, IV, n° 208, publié au *Rapport annuel*](#)). Désormais, la recevabilité de l'action en responsabilité du chargeur contre le transporteur maritime s'apprécie au regard des règles de droit commun.