

de la convention dès lors que la clause attributive de compétence a été reconnue valide entre le chargeur et le transporteur, et qu'en vertu du droit national

applicable, le tiers porteur, en acquérant le connaissance, a succédé au chargeur dans ses droits et obligations.

Dans l'affaire 71/83,

ayant pour objet la demande adressée à la Cour, en application de l'article 1 du protocole du 3 juin 1971 concernant l'interprétation par la Cour de justice de la convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, par la Cour de cassation de Belgique, et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

1. PARTENREEDEREI MS. TILLY RUSS,
2. ERNEST RUSS,

et

1. NV HAVEN & VERVOERBEDRIJF NOVA,
2. NV GOEMINNE HOUT,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de l'article 17, alinéa 1, de la convention du 27 septembre 1968,

LA COUR,

composée de MM. Mackenzie Stuart, président, T. Koopmans, K. Bahlmann et Y. Galmot, présidents de chambre, P. Pescatore, A. O'Keeffe, G. Bosco, O. Due et U. Everling, juges,

avocat général: Sir Gordon Slynn  
greffier: M. J. A. Pompe, greffier adjoint

rend le présent

## ARRÊT

## En fait

Les faits de la cause, le déroulement de la procédure et les observations présentées en vertu de l'article 20 du statut de la Cour de justice CEE peuvent être résumés comme suit:

## I — Faits et procédure écrite

La société anonyme belge «Goeminne Hout» avait acheté des lots de bois à une firme américaine. La maison d'armements maritimes allemande «Partenreederei ms. Tilly Russ» a été chargée de transporter ces marchandises par mer de Toronto à Anvers. Ce transport maritime était couvert par les connaissements CT 108 et CT 118, du 16 août 1976, établis au nom du transporteur par son agent américain. Lors de la remise du chargement à Anvers, le 7 septembre 1976, le conditionnement de deux lots était endommagé et il manquait une dizaine de planches.

La société «Goeminne Hout» et la société anonyme «Haven- & Vervoerb-drijf Nova», commise par la précédente, ont réclamé 304 dollars US de dommages intérêts devant le Rechtbank van Koophandel van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen. Cependant, la maison d'armements maritimes «Partenreederei ms. Tilly Russ» et Ernst Russ ont soulevé une exception d'incompétence du juge anversois au motif que chacun des connaissements comportait au verso la mention suivante: «4 e) tout litige ayant trait au présent connaissement sera tranché par le tribunal de Hambourg» et qu'en conséquence,

conformément à l'article 17 de la convention du 27 septembre 1968, le tribunal d'Anvers serait incompétent. Néanmoins, par jugement du 31 octobre 1978, ce dernier s'est déclaré compétent et a fait droit à la demande.

Le 7 octobre 1981, le Hof van Beroep d'Antwerpen a confirmé ce jugement. La maison d'armements maritimes «Partenreederei ms. Tilly Russ» et Ernest Russ — demandresses au principal — se sont alors pourvues en cassation le 1<sup>er</sup> mars 1982. La Cour de cassation belge, estimant que le moyen soulevé pose une question d'interprétation sur la portée de l'article 17 de la convention du 27 septembre 1968, a décidé de surseoir à statuer jusqu'à ce que la cour de justice se soit prononcée à titre préjudiciel sur la question suivante:

«Compte tenu des usages généralement admis dans ce domaine, le connaissement remis par le transporteur maritime au chargeur peut-il être considéré comme une 'convention ... écrite' ou comme une 'convention ... confirmée par écrit' entre les parties au sens de l'article 17 de la convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, et, dans l'affirmative, en est-il de même en ce qui concerne le tiers porteur du connaissement?»

L'arrêt de la Cour de cassation belge a été enregistré au greffe de la Cour le 28 avril 1983.

Conformément à l'article 5, paragraphe 1, du protocole du 3 juin 1971 et à l'ar-

ticle 20 du statut de la Cour de justice de la CEE, des observations écrites ont été déposées le 5 juillet 1983 par la Commission des Communautés européennes, représentée par son conseiller juridique principal, M. Zimmermann, en qualité d'agent, assisté de M<sup>e</sup> Van Houtte, avocat au barreau de Bruxelles, le 14 juillet 1983 par les sociétés «Haven- & Vervoerbedrijf Nova» et «Goeminne Hout» — défenderesses au principal —, représentées par M<sup>e</sup> Wijffels, avocat à Anvers, le 9 août 1983 par le gouvernement de la République italienne, représenté par M. Fiumara, avvocato dello Stato, en qualité d'agent, et le 11 août 1983 par le gouvernement du Royaume-Uni, représenté par M. Howes, du Treasury Solicitor's Department, en qualité d'agent.

La Cour, sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, a décidé d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable.

## II — Observations écrites déposées devant la Cour

### a) *Observations des défenderesses au principal*

Les *défenderesses au principal* rappellent tout d'abord la jurisprudence de la Cour concernant l'article 17 de la convention du 27 septembre 1968, notamment les arrêts du 14 décembre 1976 (Salotti, 24/76, Recueil p. 1831, et Segoura, 25/76, Recueil p. 1851 ainsi que les conclusions de l'avocat général, M. Capotorti, prononcées dans ces affaires). Cette jurisprudence impliquerait que «celui qui opère avec des conditions générales n'est pas en droit de lier la partie adverse par une clause d'attribution de

juridiction incluse dans celle-ci, lorsque la partie adverse n'a pas confirmé par écrit qu'elle marquait son accord sur cette clause». Donc, une clause attributive de juridiction ne saurait produire d'effets sans accord écrit ou sans confirmation écrite de l'accord de la part des parties au litige. Les défenderesses au principal soulignent à ce propos que, dans la présente espèce, les parties en litige sont le tiers porteur du connaissance et le transporteur maritime.

Par dérogation à la règle ainsi énoncée, l'acceptation non écrite de la clause serait admise par la Cour lorsque l'accord des parties se situe dans le contexte de relations d'affaires durables, puisque, dans ce cas, il serait contraire à la bonne foi, pour le destinataire de la confirmation, de dénier l'existence d'une attribution de juridiction, même à défaut d'une acceptation écrite de sa part. En procédant ainsi, la Cour se référerait à la théorie de l'abus des droits en matière contractuelle: il serait donc abusif de se prévaloir de l'absence d'un écrit en niant une convention évidente.

Quant à la modification apportée à l'article 17 par le texte de la convention du 9 octobre 1978, relative à l'adhésion du royaume du Danemark, de l'Irlande et du royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ainsi qu'au protocole concernant son interprétation par la Cour de justice (JO L 304, p. 1), les défenderesses au principal estiment qu'elle n'aurait aucun effet ou incidence sur la réponse à donner à la question préjudicielle au motif qu'elle ne serait pas encore en vigueur. Toutefois, l'assouplissement introduit, à savoir que dans le commerce international la convention attributive de juridiction doit être conclue en «une forme admise par

les usages dans ce domaine et que les parties connaissent ou sont censées connaître», ne dérogerait en rien à «l'exigence absolue que l'existence du concours de volontés sur l'applicabilité de la clause attributive de compétence faisant partie des conditions générales doit être prouvée».

Abordant ensuite le problème de la nature juridique du connaissement, les défenderesses au principal soutiennent que celui-ci ne serait pas le contrat de transport. En effet, selon elles, «le contrat de transport prend naissance lorsque l'armateur-transporteur s'oblige à effectuer le transport de certaines marchandises par mer et l'expéditeur ou chargeur accepte de déterminer un certain fret à ce sujet», c'est-à-dire au moment de la réservation qui se ferait généralement par télex. Or, au moment de la fixation des conditions de transport, la discussion ne porterait jamais sur les clauses de compétence pouvant figurer par la suite sur le connaissement.

Après la conclusion du contrat de transport, le chargeur serait invité par l'agent maritime à livrer ses marchandises et il recevrait en contrepartie un «permis d'embarquement».

Ce ne serait que lorsque les marchandises livrées et mises à quai par le chargeur sont chargées à bord du navire, et qu'un «mates receipt» — document par lequel les responsables du navire reconnaissent avoir reçu les marchandises à bord — est délivré par le premier officier de bord au chargeur que l'agent maritime délivrera un connaissement «embarqué» au chargeur.

En conclusion, selon les défenderesses au principal, «le connaissement n'est rien d'autre, entre le chargeur et le transporteur maritime, qu'un accusé de réception et une confirmation de l'obligation pure de transporter les marchandises conve-

nues et de les livrer à la destination convenue». Cela se déduirait d'ailleurs de la jurisprudence, des législations nationales et de la doctrine.

Le connaissement ne serait pas non plus la preuve du contrat du transport, sauf s'il était formellement signé pour accord par le chargeur, ce qui serait rarement le cas. D'ailleurs, l'existence des conditions imprimées au verso du connaissement y compris la clause d'attribution de compétence, s'expliquerait par l'impossibilité du chargeur de discuter ou de faire modifier les conditions telles qu'elles sont imprimées sur les connaissements et dont il n'a pas été question lors de la conclusion de la convention de transport. Le chargeur ne pourrait refuser lesdites conditions pour la simple raison qu'au moment de la délivrance du connaissement les marchandises seraient déjà chargées ou se trouveraient à tout le moins en la possession de l'armement et qu'«aucun chargeur au monde pourrait se permettre de faire décharger ses marchandises et de faire subir du retard au navire pour cause de refus d'un connaissement sur lequel figurerait une clause d'attribution de compétence non convenue».

Une telle situation ne constituerait que la traduction d'une réalité historique révélant que les propriétaires de navire se seraient conférés autant de droits et d'exonérations de responsabilité que possible. Pour étayer leur thèse, les défenderesses au principal citent l'article de Georges van Bladel: «Connaissements et règles de la Haye», selon lequel «le connaissement devient un document of irresponsability dépourvu de toute valeur pratique, la seule obligation qui restait au capitaine étant d'encaisser son fret», et «la garantie de droit du transporteur avait complètement disparu».

Rappelant ensuite que tout connaissement se divise en deux parties: une partie

en blanc, sur laquelle la convention de transport sera reproduite, et une partie imprimée, contenant les clauses imprimées unilatéralement à l'avance par l'armement et que la seule force probante concerne la partie en blanc, qui n'aurait, selon l'article 3, règle 4, des règles de La Haye, que la valeur d'une présomption sauf preuve contraire, les défenderesses au principal en concluent que le connaissance ne constituerait pas «la preuve que les conditions imprimées à l'avance qui y figurent sont la reproduction du concours de volonté entre le chargeur et le transporteur au moment de la naissance du contrat».

En outre, selon les défenderesses au principal, il n'existerait pas dans le commerce maritime international d'usages généraux selon lesquels les conditions imprimées à l'avance figurant sur le connaissance constitueraient une convention verbale confirmée par écrit entre le chargeur et le transporteur maritime. D'autant plus que ces clauses auraient toujours été un objet de discussion et de litige entre les parties concernées, ainsi qu'il résulte de l'opinion à leur avis unanime de la doctrine en la matière et d'une importante jurisprudence.

Les défenderesses au principal abordent ensuite la question de savoir si une clause attributive de juridiction imprimée à l'avance dans un connaissance peut être considérée comme une convention écrite entre le transporteur maritime et le tiers porteur du connaissance. Elles rappellent à cet égard que le connaissance étant négociable de manière illimitée, il n'existerait souvent pas même de relations directes entre l'expéditeur et le tiers porteur qui réceptionne la marchandise. Cela impliquerait que la condition prévue à l'article 17 de la convention du 27 septembre 1968 concernant la nécessité du concours de volonté entre les parties au litige ferait défaut, puisque le tiers

détenteur n'aurait jamais eu la moindre occasion de manifester son consentement relativement à quelque clause attributive de compétence que ce soit. En outre, il ne saurait être sérieusement soutenu que des relations permanentes existent entre les porteurs de connaissance et les armateurs; les seules relations commerciales entraînant la remise du connaissance seraient celles qui existent entre l'acheteur et le vendeur duquel l'acheteur reçoit le connaissance. Dans ces conditions, il n'existerait aucune relation entre le tiers détenteur du connaissance et le transporteur maritime qui soit de nature à permettre de supposer qu'en ce qui concerne les clauses imprimées à l'avance sur les connaissances, le tiers porteur méconnaît de mauvaise foi l'existence d'un consensus prouvé entre lui et l'armateur.

Examinant ensuite le connaissance litigieux, les défenderesses au principal soutiennent qu'il aurait été établi après la conclusion du contrat de transport, après le chargement de la marchandise dans un port très éloigné et sans être signé par le chargeur. Un tel document ne saurait donc pas constituer la preuve du consensus spécialement exprimé par le chargeur et portant sur la clause attributive de juridiction. A fortiori, le tiers porteur ne saurait en aucun cas être lié par une telle clause.

Par ailleurs, la clause attributive de juridiction litigieuse ne prévoirait pas l'application obligatoire, par le juge étranger, de l'article 91 de la législation maritime belge, ce qui réduirait à néant la protection juridique sur laquelle le tiers porteur devrait pouvoir compter fermement. Ainsi l'article 17 de la convention pourrait être utilisé abusivement par le transporteur maritime, puisque par le biais de clauses imprimées à l'avance sur le connaissance celui-ci pourrait être autorisé à faire appliquer à des marchan-

dis destinées à Anvers des dispositions qui seraient nulles selon le droit belge.

En tout dernier lieu, les défenderesses au principal soumettent à la Cour des extraits portant sur les opinions doctrinales provenant de nombreux États tiers et en concluent que les clauses attributives de juridiction insérées dans les connaissements «ne sauraient en aucun cas être reconnues valides selon les usages généralement admis».

*b) Observations du gouvernement italien*

En ce qui concerne la première question, le *gouvernement italien* rappelle qu'il résulterait de la jurisprudence de la Cour que «la forme écrite exigée par l'article 17 de la convention a pour fonction d'assurer que le consentement des parties qui, par une prorogation de compétence dérogent aux règles générales de détermination de la compétence consacrée par les articles 2, 5 et 6 de la convention, soit manifestée d'une manière claire et précise et soit effectivement établie». Si une telle clause a un contenu non équivoque et si les parties peuvent en avoir facilement connaissance — la constatation de fait qui s'y rapporte relevant évidemment de la compétence du juge national — elle devrait être considérée comme équivalant à l'accord écrit visé à l'article 17 de la convention de Bruxelles. En effet, selon le gouvernement italien, le connaissement constituerait un titre représentatif des marchandises et un document probatoire du contrat de transport. Il serait émis en deux originaux dont l'un serait signé par le chargeur ou par son représentant et l'autre par le transporteur, délivré au chargeur et normalement transférable. Il y aurait donc rencontré des volontés des parties et l'accord serait signé par l'une et l'autre.

La seconde question se référerait à une situation présentant un certain parallélisme avec celle qui a fait l'objet de

l'arrêt du 14 juillet 1983 (Gerling Konzern, 201/82, Recueil 1983, p. 2503). Dans cette affaire, portant sur un contrat d'assurance, la Cour a déclaré que «l'article 17 de la convention, en imposant cette condition de forme écrite entre les parties, n'a ni pour objet, ni pour effet de subordonner à la même condition de forme écrite la possibilité, pour un tiers du contrat, bénéficiaire de la stipulation pour autrui, de se prévaloir, lors d'un litige l'opposant à l'assureur, de la clause attributive de juridiction stipulée à son profit».

En effet, dans un tel contrat conclu en faveur d'un tiers, le gouvernement italien observe que le tiers qui entend bénéficier de la stipulation faite en sa faveur acquiert les droits découlant du contrat lui-même, en dehors de toute acceptation, du seul fait de la stipulation intervenue entre les parties.

La même solution devrait être adoptée dans le cas du tiers détenteur du connaissement, puisque dès le transfert du connaissement audit tiers, ce dernier peut exercer le droit mentionné dans le titre et serait de même assujéti aux obligations et limitations découlant du connaissement à la condition, certes, que celles-ci ressortiraient clairement et sans possibilité d'erreur du texte littéral du titre lui-même.

En conséquence, le gouvernement italien propose de répondre ainsi aux questions posées par la Cour de cassation de Belgique:

«a) La clause de prorogation de la compétence contenue dans un connaissement peut être considérée comme équivalant à l'accord écrit visé à l'article 17 de la convention de Bruxelles si elle a un contenu clair, précis et non équivoque;

b) la clause, étant valide entre les parties qui l'ont souscrite l'est égale-

ment à l'égard du tiers porteur du connaissance.»

*c) Observations du gouvernement du Royaume-Uni*

Le gouvernement du Royaume-Uni demande que la Cour statue en séance plénière.

En ce qui concerne la première question, le gouvernement du Royaume-Uni estime que la thèse de la cour d'appel d'Anvers selon laquelle le connaissance est «dans son essence, un document destiné à prouver la réception des marchandises à transporter» méconnaîtrait la nature et la finalité d'un connaissance dans le commerce international, auquel il serait d'ailleurs porté tort si toutes les conditions expressément énoncées dans le connaissance ne devaient pas recevoir plein effet non seulement dans les relations transporteur-chargeur initial, mais également dans celles avec le tiers détenteur.

Selon le gouvernement du Royaume-Uni, le connaissance ne constituerait pas simplement un document destiné à prouver la réception des marchandises reçues par le transporteur, mais également le contrat énonçant les conditions dans lesquelles les marchandises sont transportées et un titre de propriété pour les marchandises. La pertinence de cette affirmation serait démontrée par référence à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, désignée généralement sous le nom de «règles de La Haye», notamment des articles I b), III c), V et VI.

Un connaissance ne saurait remplir sa double fonction «en tant que document dont la cession a pour effet de transférer les droits et obligations découlant du contrat de transport et, également, en tant que titre pour les marchandises

faisant l'objet desdites conditions que si on le considère, en matière de commerce international, comme englobant toutes les conditions du contrat et si on lui donne plein effet». En outre, rien ne justifierait en pratique, la rédaction d'un autre document faisant état d'un accord plus spécifique, tel que, par exemple, l'acceptation expresse d'une clause attributive de juridiction. Il n'y aurait d'ailleurs aucune base logique pour distinguer une telle clause d'un connaissance des autres qui y figurent. D'autant plus que le choix du for pourrait parfaitement constituer un élément important pour fixer le sens d'un certain nombre d'autres clauses insérées dans le connaissance. Ainsi, une clause attributive de juridiction en faveur des tribunaux anglais pourrait fort bien être dictée par le fait que l'interprétation donnée à certaines conditions particulières du droit maritime par ces tribunaux anglais serait bien connue du milieu maritime.

Le gouvernement du Royaume-Uni reconnaît que la question de savoir si le connaissance doit être rangé parmi les conventions verbales confirmées par écrit plutôt que parmi les conventions écrites proprement dites ne serait toujours pas tranchée par la doctrine au Royaume-Uni. Toutefois, cela n'affaiblirait pas l'argumentation précédente, puisqu'aux termes de l'article 17 de la convention de Bruxelles, les deux possibilités sont valides. Il résulterait en outre de l'article 10 des règles de La Haye que le connaissance constituerait bien soit une convention écrite soit une convention verbale confirmée par écrit.

Au cas où cette interprétation ne serait pas retenue, le gouvernement du Royaume-Uni appelle l'attention de la Cour sur la modification apportée par la convention de 1978, qui, lorsqu'elle sera en vigueur, établirait sans conteste qu'une clause attributive de juridiction insérée dans un connaissance satisfait aux conditions formelles de l'article 17

de la convention. Dans ce contexte, il ajoute que la question préjudicielle se réfère expressément aux «usages généralement admis dans ce domaine».

En ce qui concerne la seconde question, le gouvernement du Royaume-Uni soutient tout d'abord que, selon un principe fondamental du droit des contrats, le cessionnaire d'un contrat reprend les conditions déjà applicables dans le chef du cédant. Il en déduit que, si une clause attributive de juridiction lie les parties originaires, elle lierait également leurs successeurs, d'autant plus que le connaissance serait librement cessible. Comme il serait en outre évident que le transporteur ne saurait être partie au transfert du connaissance d'un détenteur à l'autre, le fait de déclarer invalides les clauses attributives de juridiction insérées dans le connaissance signifierait que les transporteurs ne pourraient pas se fier à un accord — pourtant obligatoire — attribuant la compétence à certaines juridictions déterminées.

Analysant ensuite la jurisprudence de la Cour, le gouvernement du Royaume-Uni se déclare conscient du fait que celle-ci interprète strictement l'article 17 et que ce principe ne saurait d'ailleurs être mis en cause. Toutefois, il s'agirait de l'interprétation stricte des conditions formelles de validité d'une convention portant prorogation de compétence. Le gouvernement du Royaume-Uni souligne l'importance pour les parties de pouvoir proroger la compétence par voie de convention dans les affaires commerciales. Il serait donc tout spécialement important que la Cour interprêtât l'article 17 à la lumière de réalités du commerce, ce qui aurait été expressément dit par M. Jénard dans son rapport sur la convention de Bruxelles. Or, l'article 17 serait privé pour une bonne part de son utilité en matière de transactions commerciales, si le tiers détenteur n'était pas lié par la

clause attributive de juridiction. Certes, il découlerait du libellé de l'article 17 que les parties doivent être les parties au litige et que ce sont elles qui doivent avoir souscrit à la clause attributive de compétence; cependant, l'article 17 n'imposerait pas que les parties aient conclu une telle clause inter se, il n'y aurait aucune objection pour que l'accord se réalise par l'intervention d'un ou de plusieurs tiers. D'ailleurs, la Cour serait déjà allée dans ce sens en matière de contrat d'assurance dans son arrêt *Gerling Konzern*, notamment au motif 18.

Le gouvernement du Royaume-Uni invoque également à l'appui de sa thèse les articles 8 et 9 de la convention de 1978, aux termes desquels une clause attributive de juridiction insérée dans un contrat d'assurance couvrant des dommages causés à des marchandises durant un transport, serait valide; comme les principes régissant l'obligation du vendeur en ce qui concerne le connaissance et le contrat d'assurance seraient analogues, il serait dommageable pour le commerce international que la convention de Bruxelles de 1978 n'admette pas qu'une clause attributive de compétence insérée dans un connaissance soit également valide.

En conclusion, le Royaume-Uni estime «qu'une clause attributive de compétence dans un connaissance satisfait aux conditions formelles de l'article 17, tant à l'égard des parties originaires au connaissance qu'à l'égard d'un tiers porteur du connaissance».

#### *d) Observations de la Commission*

La *Commission* souligne à titre préalable que les questions préjudicielles ne porteraient pas sur la primauté incontestée de



l'article 17 de la convention de Bruxelles sur les règles de compétence nationale et notamment sur l'article 91 du Code de commerce, livre II (navigation maritime et fluviale). Les tribunaux belges auraient accepté cette primauté depuis septembre 1976, tout en persistant cependant à rejeter les clauses attributives de juridiction insérées dans les connaissements au motif qu'elles ne répondraient pas aux exigences posées par l'article 17 de la convention de Bruxelles.

Tout comme les défenderesses au principal, elle est d'avis qu'il résulterait de la jurisprudence de la Cour que cet article 17 devrait être interprété strictement, cela vaudrait d'autant plus en matière de clauses attributives de juridiction insérées dans un connaissement que la juridiction désignée serait en général celle du siège de la compagnie d'armement et que celle-ci ne présenterait le plus souvent aucun lien essentiel avec le transport et donc le litige.

La Commission ajoute que, contrairement à la demande de la Cour de cassation belge, l'interprétation de l'article 17 ne devrait tenir aucun compte des usages généralement admis dans le domaine en question. Selon elle, en effet, un accord présumé au titre des usages ne constituerait pas une «convention» au sens de l'article 17, puisqu'un consentement clair et précis serait exigé à cet effet. En outre, les conditions de forme strictes — conventions écrites ou confirmées par écrit — ne sauraient être assouplies par les usages et devraient être interprétées de manière autonome sans faire appel à ces usages. L'historique des négociations de la convention d'adhésion de 1978 démontrerait d'ailleurs que l'article 17 ne permettrait pas d'établir l'existence d'une convention écrite par les usages, puisque cet article a été complété par un paragraphe stipulant que, dans le commerce

international, il serait permis que la convention soit conclue «en une forme admise par les usages dans ce domaine et que les parties connaissent ou sont censées connaître». Mais cette convention d'adhésion de 1978 n'est pas encore entrée en vigueur.

Analysant ensuite la nature du connaissement, la Commission soutient qu'il s'agirait d'un document utilisé universellement dans le transport maritime et que, émanant du transporteur, il constituerait «la preuve d'un accord conclu entre le chargeur et le transporteur maritime et non pas l'accord en lui-même». Le connaissement serait souvent une convention verbale confirmée par écrit au sens de l'article 17 de la convention de Bruxelles. Aussi conviendrait-il d'appliquer les principes formulés par la Cour dans les affaires Segoura et Salotti. Rappelant que, dans presque tous les cas, le chargeur ne connaîtrait pas les conditions du connaissement lors de la conclusion de la convention de transport, la Commission soutient que dans ces conditions la clause attributive de compétence ne serait valide au sens de l'article 17 que si elle avait donné lieu à une acceptation expresse et écrite de la part du chargeur. Or, dans la pratique, le chargeur signerait rarement le connaissement, en l'espèce d'ailleurs, il ne l'aurait pas fait.

En conséquence, pour que la clause attributive de compétence soit valide au sens de l'article 17 de la convention de Bruxelles, il faudrait que les parties, soit signent au verso du connaissement où figure cette clause, soit signent sur le recto en manifestant expressément leur volonté d'accepter toutes les clauses et conditions contenues dans le connaissement. Ce ne serait qu'à titre exceptionnel, dans l'hypothèse où le chargeur et le transporteur auraient des relations

commerciales courantes, qu'«il serait contraire à la bonne foi pour le chargeur, de dénier l'existence d'une prorogation de compétence, même à défaut d'une acceptation écrite de sa part» (arrêt Segoura).

En ce qui concerne la deuxième question, la Commission examine diverses hypothèses:

1. Soit le connaissement est un effet de commerce, négociable, pouvant être gagé et incorporant le droit de propriété des marchandises. Dans ce cas, les échanges commerciaux impliqueraient que les dispositions du connaissement liant le chargeur soient également opposables au tiers détenteur. Toutefois, la clause attributive de compétence ne constituerait pas une «convention» au sens de l'article 17 de la convention de Bruxelles.

2. Soit la clause attributive de compétence est considérée comme une clause contractuelle. Dans ce cas, si le connaissement est signé par le tiers détenteur, la clause attributive de juridiction serait valide au sens de l'article 17 aux mêmes conditions que celles posées lors de l'examen de la première question. Si le tiers détenteur n'a pas signé le connaissement, il existerait dans les ordres juridiques nationaux différentes théories juridiques pour déclarer le tiers détenteur lié sur une base contractuelle, par les clauses du connaissement. Il appartiendrait au juge national de déterminer s'il existe une base contractuelle fondée sur l'une de ces théories. La Commission mentionne trois théories:

— la théorie de la cession, selon laquelle le chargeur céderait ses droits et obligations au tiers détenteur. Cette théorie ferait l'objet de nombreuses critiques au motif que le tiers détenteur agirait en vertu

d'un droit propre et non pas en tant que successeur juridique du chargeur et qu'il ne pourrait pas invoquer les moyens de défense du chargeur. Cependant, si le tribunal admettait cette théorie, la clause attributive de juridiction serait applicable au titre de l'article 17 vis-à-vis du tiers détenteur à condition qu'elle le soit vis-à-vis du chargeur et que la cession soit contractuellement régulière;

— la théorie de la convention tacite, selon laquelle le fait que le tiers détenteur réclamerait la remise des marchandises en se prévalant du connaissement constituerait l'acceptation de l'offre du transporteur maritime; toutefois, une telle convention, ni confirmée par écrit, ni acceptée par le tiers détenteur, ne satisferait en aucun cas aux exigences de l'article 17;

— la théorie de la clause au profit de tiers, selon laquelle le connaissement contiendrait des clauses conclues par le chargeur au bénéfice du tiers détenteur. Dans ce cas, le tiers détenteur pourrait se prévaloir de la clause attributive de juridiction, mais elle ne lui serait pas opposable s'il choisissait de comparaître devant le juge compétent en vertu des articles 2, 5 et 6 de la convention de Bruxelles.

En conclusion, la Commission estime qu'il conviendrait de répondre de la manière suivante aux questions posées par la Cour de cassation belge:

«Question n° 1

Le connaissement remis par le transporteur maritime au chargeur peut être

considéré comme une 'convention' 'confirmée par écrit' entre les parties, au sens de l'article 17. La clause de compétence s'applique si les parties ont signé le connaissance. Si la clause attributive de compétence figure dans les conditions générales, le chargeur doit avoir accepté celle-ci expressément et par écrit. Le texte du connaissance signé par les deux parties doit expressément renvoyer à ces conditions générales. Toutefois, si le transporteur maritime et le chargeur entretiennent des relations commerciales courantes, qui sont régies dans leur ensemble par les conditions du connaissance du transporteur maritime, la clause attributive de compétence s'applique même en l'absence d'une acceptation écrite.

### Question n° 2

Le connaissance remis par le transporteur maritime au chargeur ne peut être considéré comme une 'convention' 'confirmée par écrit' au sens de l'article 17, vis-à-vis du tiers détenteur que si le tiers détenteur est lié par une convention avec le transporteur maritime en vertu du droit national applicable et si le connaissance, en tant que 'confirmation écrite de cette convention' satisfait aux conditions de forme de l'article 17.»

### III — Procédure orale

Les parties défenderesses au principal, représentées par M<sup>c</sup> Wijffels, le gouvernement italien, représenté par M. Fiumara, le gouvernement du Royaume-Uni, représenté par M<sup>c</sup> Donaldson et M. Muttukumar et la Commission des Communautés européennes, représentée par le professeur Van Houtte et M. Zimmermann, ont été entendus en leurs

observations orales et ont répondu aux questions posées par la Cour à l'audience du 31 janvier 1984.

Le *gouvernement italien* a nuancé sa position en ce qui concerne la première question. Après avoir souligné que, de son point de vue, le connaissance constituerait un document prouvant l'existence du contrat de transport en même temps qu'un titre représentant les marchandises, il a estimé que la clause attributive de compétence constituerait en quelque sorte une clause verbale confirmée par écrit à condition qu'y figure la signature de la partie contre laquelle la clause est invoquée. Enfin, une telle clause ferait partie des conditions générales du contrat. Il a soutenu en conséquence que, si ces conditions étaient remplies, c'est-à-dire que la clause attributive de juridiction constitue une clause verbale confirmée par écrit signée, soit par le chargeur, soit par l'agent maritime et qu'elle constitue une des conditions générales du contrat, alors elle pourrait être conforme à l'article 17 de la convention de Bruxelles. Toutefois, selon le *gouvernement italien*, seul le juge national pourrait déterminer s'il y a signature effective au sens précisé ci-dessus et comment la clause a été insérée dans le connaissance.

Le *gouvernement britannique* a déclaré qu'il s'agirait d'une question fondamentale, au motif essentiellement que le choix du for pourrait entraîner des solutions différentes. Ce choix étant fondamental pour le commerce international, les parties devraient être tenues au respect dudit choix. Il ne s'agirait donc pas, selon le *gouvernement britannique*, d'une question de simple politique juridique.

En ce qui concerne la première question posée par la Cour de cassation belge, le *gouvernement britannique* est d'avis qu'il

conviendrait de la limiter. Ainsi ce ne serait pas sur le connaissance que devrait porter la question mais uniquement sur la clause attributive de juridiction, et cette question devrait être libellée de la manière suivante: cette clause attributive de juridiction a-t-elle été reprise dans le connaissance de façon qui démontre qu'il y a un véritable accord entre les parties, également en appliquant le principe de la bonne foi? Selon le gouvernement britannique, la réponse à une telle question dépendrait des faits précis qui, dans la présente espèce, feraient défaut. En conséquence, selon le

gouvernement britannique, seul le juge national serait en mesure, en se fondant sur les faits précis, de déterminer la nature du connaissance. Et ce ne serait qu'après, dans une deuxième étape, qu'interviendrait le droit communautaire. Aussi, le gouvernement britannique est-il d'avis de ne pas apporter de réponse générale à cette première question, au motif qu'il y aurait plusieurs scénarios possibles.

L'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 21 mars 1984.

## En droit

- 1 Par ordonnance en date du 8 avril 1983, parvenue au greffe de la Cour le 28 avril 1983, la Cour de cassation de Belgique a posé, en vertu du protocole du 3 juin 1971 relatif à l'interprétation, par la Cour de justice, de la convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (ci-après la convention), une question préjudicielle relative à l'interprétation de l'article 17 de cette convention.
- 2 Cette question a été soulevée dans le cadre d'un litige opposant la société anonyme belge «Goeminne Hout» (ci-après la demanderesse) à la société maritime allemande «Partenreederei ms. Tilly Russ» et à M. Ernest Russ, tous les deux à Hambourg (ci-après Tilly Russ) et portant sur la validité d'une clause attributive de juridiction figurant dans les connaissances CT 108 et CT 118 du 16 août 1976. Il résulte du dossier que ces connaissances ont été établis par Tolmar International Inc., Cleveland, en tant qu'agent d'Europe Canada Lakes Line Ernest Russ North America, Inc., Chicago, pour le transporteur à l'ordre du chargeur American Lumber International Inc., Union City, Pennsylvania, en indiquant comme «notify party» la demanderesse et comme «exporting carrier» «Tilly Russ».

- 3 Étant donné que, lors de la remise du chargement à Anvers le 7 septembre 1976, le conditionnement de deux lots était endommagé et qu'il manquait une dizaine de planches, la demanderesse a réclamé 304 dollars US de dommages intérêts devant le Rechtbank van Koophandel van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen.
- 4 Tilly Russ a soulevé une exception d'incompétence du juge anversois en invoquant une clause attributive de juridiction figurant au verso de chacun des connaissements en cause et stipulant que «any dispute arising under this bill of lading shall be decided by the Hamburg courts» (tout litige ayant trait au présent connaissement sera tranché par le tribunal de Hambourg).
- 5 Néanmoins, par jugement du 31 octobre 1978, le tribunal d'Anvers s'est déclaré compétent et a fait droit à la demande de Goeminne Hout; ce jugement ayant été confirmé par arrêt du Hof van Beroep d'Antwerpen du 7 octobre 1981, Tilly Russ a, le 1<sup>er</sup> mars 1982, intenté un pourvoi en cassation.
- 6 C'est dans ce contexte que la Cour de cassation a posé la question préjudicielle suivante:

«Compte tenu des usages généralement admis dans ce domaine, le connaissement remis par le transporteur maritime au chargeur peut-il être considéré comme une 'convention ... écrite' ou comme une 'convention ... confirmée par écrit' entre les parties au sens de l'article 17 de la convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, et, dans l'affirmative, en est-il de même en ce qui concerne le tiers porteur du connaissement?»

- 7 Cette question doit être comprise en ce sens qu'elle vise à savoir si la clause attributive de juridiction figurant dans les connaissements satisfait aux conditions posées à l'article 17 de la convention en ce qui concerne premièrement le rapport entre le chargeur et le transporteur et deuxièmement le rapport entre le transporteur et le tiers détenteur.

Sur la première branche de la question

- 8 Selon la demanderesse et la Commission des Communautés européennes, l'article 17 de la convention devrait être interprété en ce sens que, lorsqu'une

clause attributive de juridiction n'est pas acceptée expressément par le chargeur et le transporteur, elle n'est pas valide au sens de cette disposition.

- 9 La Commission ajoute cependant que, même si elle n'était pas signée par le chargeur, une telle clause d'attribution pourrait néanmoins être valide au sens de l'article 17 de la convention, à la condition qu'il existe entre les deux parties des rapports commerciaux courants.
- 10 Le gouvernement italien est d'avis que le connaissement serait un document prouvant l'existence du contrat de transport et qu'ainsi la clause attributive de juridiction constituerait une convention verbale confirmée par écrit. Si celle-ci est signée par la partie contre laquelle elle est invoquée et fait partie des conditions générales du contrat, alors elle pourrait être conforme à l'article 17 de la convention. Toutefois, il appartiendrait, selon lui, au juge national de vérifier s'il y a signature, au sens indiqué ci-dessus et dans quelles circonstances la clause attributive de juridiction a été insérée dans le connaissement.
- 11 Au cours de l'audience, le gouvernement britannique, après avoir insisté sur le caractère fondamental du problème soulevé, a suggéré que la question du juge national soit reformulée de la manière suivante: la clause attributive de juridiction a-t-elle été reprise dans le connaissement de telle façon qu'il serait permis de démontrer qu'il y a accord véritable entre les deux parties, également en appliquant le principe de la bonne foi? Une réponse à cette question ne serait possible, selon le gouvernement britannique, que si on connaissait les faits précis de l'affaire au principal; or, ceux-ci n'ayant pas été établis en l'espèce, il conviendrait de ne pas apporter de réponse générale à cette première question au motif qu'il y aurait plusieurs possibilités et de laisser le soin au juge national d'apporter la réponse précise portant sur la nature du connaissement.
- 12 Il convient tout d'abord de rappeler qu'aux termes de l'article 17, alinéa 1, de la convention actuellement en vigueur, «si, par une convention écrite ou par une convention verbale confirmée par écrit, les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un État contractant, ont désigné un tribunal ou les tribunaux d'un État contractant pour connaître des différends nés ou à

naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal ou les tribunaux de cet État sont seuls compétents».

- 13 Il y a lieu de faire remarquer au préalable que, pour que l'article 17 de la convention soit applicable, il faut nécessairement que l'une des parties au moins ait son domicile sur le territoire d'un État contractant, ce qu'il appartiendra à la juridiction nationale d'établir.
- 14 Ainsi que la Cour l'a jugé dans ses arrêts du 14 décembre 1976 (Salotti, 24/76, Recueil p. 1831 et Segoura, 25/76, Recueil p. 1851), et du 6 mai 1980 (Porta-Leasing, 784/79, Recueil p. 1517), les conditions auxquelles l'article 17 subordonne la validité des clauses d'attribution de juridiction sont d'interprétation stricte en ce que cet article 17 a pour fonction d'assurer que le consentement des parties à une telle clause, qui par une prorogation de compétence déroge aux règles générales de détermination de la compétence consacrée par les articles 2, 5 et 6 de la convention, est effectivement établi et qu'il se manifeste d'une manière claire et précise.
- 15 Afin d'apprécier si les conditions posées par l'article 17 sont remplies, il y a lieu d'examiner séparément si c'est soit sous forme d'une convention écrite, soit sous forme d'une convention verbale confirmée par écrit que le consentement des parties sur l'attribution de juridiction s'est exprimé.
- 16 En premier lieu, il convient de constater que, s'agissant d'une clause attributive de juridiction figurant dans les conditions imprimées sur un connaissance, signé par le transporteur, il n'est satisfait à la condition d'une «convention écrite» au sens de l'article 17 de la convention que si le chargeur a exprimé par écrit son consentement aux conditions comportant cette clause, que ce soit sur le document en question lui-même ou dans un écrit séparé. Il y a lieu d'ajouter que la simple impression au verso du formulaire du connaissance d'une clause attributive de juridiction ne satisfait pas aux exigences de l'article 17 de la convention, aucune garantie n'étant donnée par ce procédé que l'autre partie a consenti effectivement à la clause dérogatoire au régime commun de compétence de la convention.

17 En deuxième lieu, il convient de constater que, s'il était établi que la clause attributive de compétence figurant dans les conditions imprimées sur un connaissement a fait l'objet d'une convention verbale antérieure entre les deux parties portant expressément sur la clause attributive de juridiction, et dont le connaissement, signé par le transporteur, devait être considéré comme la confirmation écrite, cette clause satisferait aux conditions posées à l'article 17 de la convention, même si elle n'était pas signée par le chargeur et qu'elle ne portait donc que la signature du transporteur. En effet, ainsi est non seulement respectée la lettre de cet article 17, qui prévoit expressément la possibilité d'une convention orale confirmée par écrit, mais également sa fonction consistant à assurer que le consentement entre les deux parties est effectivement établi.

18 Enfin, une telle clause attributive de juridiction non signée par le chargeur peut encore satisfaire aux exigences posées à l'article 17 de la convention, même en l'absence d'une convention verbale antérieure portant sur ladite clause, à la condition toutefois que l'établissement du connaissement fasse partie des rapports commerciaux courants entre le chargeur et le transporteur, dans la mesure où il serait ainsi établi que ces rapports sont dans leur ensemble régis par des conditions générales, comportant cette clause attributive de juridiction de l'auteur de la confirmation par écrit, en l'occurrence le transporteur, (voir arrêt Ségoura, précité), et que les connaissements sont tous établis sur des formulaires préimprimés comportant systématiquement une telle clause attributive de compétence. Il serait, dans un tel contexte, contraire à la bonne foi de dénier l'existence d'une prorogation de compétence.

19 En conséquence, il convient de répondre à cette première branche de la question posée qu'une clause attributive de juridiction figurant dans les conditions imprimées sur un connaissement satisfait aux conditions posées à l'article 17 de la convention

— si le consentement des deux parties aux conditions du connaissement comportant ladite clause a été exprimé par écrit;

— ou si la clause attributive de juridiction a fait l'objet d'une convention verbale antérieure entre les parties portant expressément sur cette clause, et dont le connaissement, signé par le transporteur, doit être considéré comme la confirmation écrite;



— ou si le connaissement se situe dans le cadre de rapports commerciaux courants entre les parties, dans la mesure où il est ainsi établi que ces rapports sont régis par des conditions générales comportant ladite clause.

### Sur la deuxième branche de la question

- 20 En ce qui concerne la validité de la clause attributive de juridiction dans le rapport entre le transporteur et le tiers porteur, la demanderesse et la Commission sont d'avis que, si le tiers porteur n'a pas signé le connaissement, la clause attributive de juridiction y figurant ne lui serait pas opposable au motif que l'accord entre les deux parties ne serait pas établi.
- 21 Selon la Commission, il ne pourrait être dérogé à cette règle que si, dans l'ordre juridique national en cause, il existait une théorie de la cession en vertu de laquelle le chargeur céderait ses droits et obligations au tiers détenteur.
- 22 Les gouvernements de la République italienne et du Royaume-Uni estiment que, dans la mesure où la clause attributive de juridiction est valide entre le chargeur et le transporteur, elle devrait également l'être à l'égard du tiers porteur du connaissement, au motif essentiellement que ce dernier, en acquérant le connaissement, pourrait certes exercer les droits qui y sont mentionnés mais serait par contre également assujéti aux obligations et limitations en découlant; les deux gouvernements appuient leur thèse sur l'arrêt de la Cour du 14 juillet 1983 (Gerling Konzern, 201/82, Recueil 1983, p. 2503).
- 23 Il convient en premier lieu de constater que la jurisprudence Gerling Konzern portait sur la possibilité pour un tiers à un contrat d'assurance, bénéficiant d'une stipulation pour autrui de la part du preneur, d'invoquer une clause attributive de juridiction à l'encontre de l'assureur, clause inspirée, comme l'a relevé la Cour, par le souci de protection de l'assuré, lequel ... «constitue la personne économiquement la plus faible». Les mêmes considérations ne sont pas nécessairement pertinentes dans le domaine du transport maritime.

- 24 Dans la mesure où la clause attributive de compétence insérée dans un connaissement est valide au sens de l'article 17 de la convention dans le rapport entre le chargeur et le transporteur, et où le tiers porteur, en acquérant le connaissement, a succédé au chargeur dans ses droits et obligations en vertu du droit national applicable, le fait de permettre au tiers porteur de se soustraire à l'obligation de for découlant du connaissement au motif de n'avoir pas donné son consentement à ce dernier, serait étranger à l'objet de l'article 17 qui est de neutraliser les effets des clauses qui risquent de passer inaperçues dans les contrats.
- 25 En effet, dans l'hypothèse évoquée ci-dessus, l'acquisition du connaissement ne saurait conférer au tiers porteur davantage de droits que n'en détenait le chargeur. Le tiers porteur devient ainsi titulaire à la fois de tous les droits et de toutes les obligations figurant dans le connaissement, y compris celles relatives à la prorogation de compétence.
- 26 Il résulte de l'ensemble de ce qui précède qu'il y a lieu de répondre à la deuxième branche de la question posée qu'il est satisfait aux conditions posées à l'article 17 de la convention dans le cas d'une clause attributive de juridiction insérée dans un connaissement dès lors que cette clause a été reconnue valide entre le chargeur et le transporteur, et qu'en vertu du droit national applicable, le tiers porteur, en acquérant le connaissement, a succédé au chargeur dans ses droits et obligations.

### Sur les dépens

- 27 Les frais exposés par les gouvernements de la République italienne et du Royaume-Uni ainsi que par la Commission des Communautés européennes, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR,

statuant sur les questions à elle soumises par la Cour de cassation de Belgique, par ordonnance du 8 avril 1983, dit pour droit:

- 1) Une clause attributive de juridiction figurant dans les conditions imprimées sur un connaissement satisfait aux conditions posées à l'article 17 de la convention
  - si le consentement des deux parties aux conditions du connaissement comportant ladite clause a été exprimé par écrit;
  - ou si la clause attributive de juridiction a fait l'objet d'une convention verbale antérieure entre les parties portant expressément sur cette clause, et dont le connaissement, signé par le transporteur, doit être considéré comme la confirmation écrite;
  - ou si le connaissement se situe dans le cadre de rapports commerciaux courants entre les parties, dans la mesure où il est établi ainsi que ces rapports sont régis par des conditions générales comportant ladite clause.
  
- 2) En ce qui concerne le rapport entre le transporteur et tiers porteur, il est satisfait aux conditions posées à l'article 17 de la convention dès lors que la clause attributive de compétence a été reconnue valide entre le chargeur et le transporteur, et qu'en vertu du droit national applicable, le tiers porteur, en acquérant le connaissement, a succédé au chargeur dans ses droits et obligations.

Mackenzie Stuart	Koopmans	Bahlmann	Galmot	
Pescatore	O'Keeffe	Bosco	Due	Everling

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 19 juin 1984.

Le greffier  
P. Heim

Le président de la quatrième chambre  
T. Koopmans