

---

## Chapitre 4

### Les documents de transport

#### Le connaissement du transporteur

##### a) Généralités

Le connaissement du transporteur est le plus important document de transport. Le terme «connaissement» a été créé pour l'expédition de marchandises par voie maritime et, dans bien des pays, on ne peut encore aujourd'hui l'utiliser que dans ce domaine.

Dans le cas d'un transport ferroviaire ou par camion, les équivalents reconnus du connaissement sont, respectivement, la «lettre de voiture (rail)» et la «lettre de voiture (route)». Cependant, au Canada, l'utilisation du terme «connaissement» s'est généralisée dans tous les modes de transport.

*i. À quoi sert le connaissement?* Le connaissement peut servir trois objectifs :

- s'il porte la signature du transporteur ou de son représentant autorisé, il sert d'accusé de réception des marchandises qui y sont décrites et est remis à l'expéditeur;
- il résume les modalités du contrat qui lie l'expéditeur au transporteur pour le transport des marchandises jusqu'à la destination convenue; et
- il sert de preuve quant à la propriété des marchandises. Un connaissement constitue un titre de propriété négociable s'il est établi à l'ordre du destinataire des biens; sinon, il n'est pas négociable.

*ii. Les connaissements «nets».* Le transporteur qui constate un défaut apparent dans les marchandises ou leur emballage au moment où il les reçoit de l'expéditeur portera une note en ce sens sur le connaissement lui-même. Un connaissement où l'on trouve une telle mention est dit «avec réserves». Un connaissement non annoté est dit «net».

En pratique, on verra souvent des dispositions surimprimées ou estampillées sur un connaissement. Seules celles qui ont précisément trait à un défaut des marchandises ou de leur emballage font qu'il s'agira d'un connaissement «avec réserves».

Ces dispositions sont souvent à l'origine de malentendus et de litiges qui opposent vendeur, transporteur et acheteur. La Chambre de commerce internationale (voir l'annexe II) a publié une brochure intitulée *Le problème des connaissements nets* (n° 283) où l'on explique la question; on y trouve des recommandations afin de prévenir les différends, ainsi qu'une liste des dispositions les plus fréquemment utilisées.

##### b) Le connaissement maritime

Le connaissement maritime (voir la figure 7) est établi par l'expéditeur ou le transporteur, qui utilisent à cette fin des formulaires proposés par ce dernier. Chaque compagnie de navigation possède son formulaire particulier, mais toutes ces sociétés emploient un libellé relativement uniforme.

Un connaissement à ordre est un effet dit «négociable». Lorsqu'il l'endosse, le destinataire peut désigner ou non un bénéficiaire particulier. Celui-ci peut faire de même, et ainsi de suite. Au bout du compte, le transporteur livrera les marchandises à la personne qui aura endossé le connaissement et le lui aura remis après le dédouanement.

Certains envois sont parfois exécutés sur la foi d'un connaissement établi à l'ordre de l'expéditeur désigné. Celui-ci doit alors endosser le connaissement avant de le remettre à l'acheteur. La plupart du temps, l'endossement de l'expéditeur sera fait en blanc.

On trouve généralement sur les connaissements maritimes, immédiatement sous le nom du destinataire, le nom de la personne à informer. Le représentant de la compagnie de navigation envoie un «avis d'arrivée» à cette personne, à la date du déchargement des marchandises au lieu de destination. Il faut cependant souligner qu'aucune loi n'oblige le représentant à donner cet avis, ni ne met sa responsabilité en jeu s'il néglige de le faire.